SKRZYDLATA POLSKA

43 (1581) • 25.10.1981

PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606

CENA 10 zł

RADAROWY OBRAZ POLSKI • WILGAMI
NAD KRAINĄ ROBIN HOODA • OPINIE
MISTRZÓW ŚWIATA • LOTEM DO KANADY

Z LOTU PO KRAJU

WPISANI DO HONOROWEJ KSIĘGI CZYNÓW ŻOŁNIERSKICH

Rozkazem ministra obrony narodowej do Honorowej Księgi Czynów Żołnierskich w 1981 roku wpisani zostali m.in.: ppłk pil. dr **Henryk Hałka** – były dowódca jednostki wojskowej (pośmiertnie), gen. bryg. **Wiesław Wojciechowski** – zastępca dowódcy Wojsk OPK, płk prof. dr **Jerzy Jaźwiński** – profesor zakładów naukowo-badawczych Instytutu Techniki Wojsk Lotniczych.

NAGRODA MINISTRA DLA AUTORÓW KSIĄŻKI „POLSKI TRANSPORT LOTNICZY"

1 października br. minister nauki, szkolnictwa wyższego i techniki przyznał **Mieczysławowi Mikulskiemu** i **Andrzejowi Glassowi** nagrodę II stopnia za książkę pt. „Polski transport lotniczy 1918–1978". Praca ta ukazała się nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności.

Laureatom serdecznie gratulujemy.

ORDER SZTANDARU PRACY DLA LOTNICZYCH ZAKŁADÓW REMONTOWYCH

W uznaniu szczególnego wkładu w umacnianie obronności kraju, Rada Państwa PRL nadała załodze Lotniczych Zakładów Remontowych w Warszawie Order Sztandaru Pracy II klasy.

Minister obrony narodowej gen. armii **Wojciech Jaruzelski** przyznał także zakładom nowy sztandar. Aktu wręczenia dokonał 8 października Główny Inspektor Techniki WP, wiceminister obrony narodowej gen. broni **Zbigniew Nowak.** On też udekorował nowy sztandar LZR Orderem Sztandaru Pracy II klasy.

ODZNACZENIA W AEROKLUBIE PRL

Z okazji Dnia Wojska Polskiego, w siedzibie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w Warszawie odbyło się 12 października tradycyjne spotkanie, w którym uczestniczyli zasłużeni działacze aeroklubu, seniorzy lotnictwa, przedstawiciele kadry zawodowej i społecznej stowarzyszenia.

Podczas spotkania prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj** wręczył kilkudziesięciu najofiarniejszym działaczom odznaczenia państwowe oraz medale Za Zasługi dla Obronności Kraju i Za Zasługi dla Obrony Cywilnej.

Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski otrzymali: **Stefan Chmura** (Aeroklub Podkarpacki w Krośnie), ppłk **Edmund Jaworski** (ZG APRL), **Bernard Kopicki** (Aeroklub **Grudziądzki)** oraz ppłk **Stefan Mrozowicz** (Aeroklub Pomorski w Toruniu).

Rys. W. Fuglewicz

SYMPOZJUM TELEDETEKCJI

W Warszawie odbyło się w dniach 13–14 października IV krajowe sympozjum teledetekcji poświęcone ocenie osiągnięć w dziedzinie wykorzystania zdjęć lotniczych i satelitarnych dla potrzeb nauki i gospodarki. W ostatnich latach przeprowadzono wiele badań naukowych i prac teoretycznych z zakresu teledetekcji oraz sporządzono wiele opracowań kartograficznych w oparciu o zdjęcia lotnicze i satelitarne.

PIERWSZY PUNKT NAPRAWY RADIOAPARATURY DLA MODELI LATAJĄCYCH

W Warszawie rozpoczął pracę punkt napraw urządzeń zdalnego sterowania modeli z następującym zakresem usług: naprawy gwarancyjne i odpłatne aparatur zdalnego sterowania wszystkich typów; strojenie urządzeń zdalnego sterowania (nadajnik, odbiornik, mechanizm wykonawczy); ekspertyza i wycena urządzeń zdalnego sterowania na życzenie zleceniodawcy. Powyższe usługi obejmują również akcesoria i osprzęt towarzyszący eksploatacji urządzeń zdalnego sterowania (prostowniki, zasilacze, obrotomierze elektroniczne itp.).

Punkt przyjmuje do naprawy urządzenia o wartości do 10 tys. zł przesyłane drogą pocztową. Koszty wszystkich usług rozliczane są wg obowiązującego cennika, na usługi te wystawiane są rachunki. Punkt usługowy znajduje się w Warszawie przy ulicy Wilczej 5 (tel. 29-45-37) i jest czynny w godzinach 10.30 – 18.00. Jego kierownikiem jest mgr inż. **Waldemar Ozimek.**

W SKRÓCIE

● **Sąd** zachodnioberliński skazał na karę 5 lat pozbawienia wolności 21-letniego Bernarda Pientkę, który 21 lipca br. uprowadził samolot PLL LOT do Berlina Zachodniego.

● **Władze** województwa bydgoskiego nie zgodziły się z decyzją zawieszenia komunikacji lotniczej między Warszawą a Bydgoszczą i odwołały się w tej sprawie do sztabu antykryzysowego.

● **W Olsztynie** odbyło się we wrześniu 3-dniowe krajowe seminarium agrolotnicze.

● **W Planetarium** Lotów Kosmicznych w Olsztynie zainaugurowano 25 września br. cykle odczytów popularnonaukowych o najnowszych osiągnięciach astronomii i astronautyki.

WYDAWNICTWA

WIESŁAW BĄCZKOWSKI – **MODELE KARTONOWE SAMOLOTÓW.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – 1981. Str. 80, cena 20 zł.

ZMARŁ

9 października 1981, **MARIAN ZABŁOCKI,** mjr w st. spocz. pil., uczestnik dwu wojen światowych i Powstania Warszawskiego; odznaczony m.in. Krzyżem Virtuti Militari, 4-krotnie Krzyżem Walecznych.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- DWOJE POD SPADOCHRONEM
- KOSMOS – NOWY ŚWIAT CZŁOWIEKA
- RELACJA Z MISTRZOSTW W NOTTINGHAM
- WIRNIKI ŚMIGŁOWCÓW MISTRZOSTW ŚWIATA 1981
- ROZMAITOŚCI Z PIOTRKOWA
- WAKACJE W PRZASNYSZU

NASZA OKŁADKA

Samolot M-18 Dromader w locie koszącym podczas pokazów na lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego w Jasionce, z okazji zakończenia mistrzostw Polski w akrobacji samolotowej.
Zdjęcie: JACEK JANIGA

W HOŁDZIE BOHATERSKIM LOTNIKOM POLSKIM

Zdjęcie: P. Elsztein

W przeddzień 38 rocznicy ludowego Wojska Polskiego odsłonięto w Warce monumentalny pomnik wyrażający hołd, jaki głosi na jego cokole napis: Bohaterskim lotnikom polskim walczącym na wszystkich frontach II wojny światowej. Jego autorem jest artysta-rzeźbiarz Raymund Gruszczyński z Warszawy.

Warka jest trwale związana z historią ludowego Lotnictwa Polskiego. Pod jej niebem bowiem swój chrzest bojowy przeszedł 23 sierpnia 1944 r. 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i 3 Pułk Lotnictwa Szturmowego, którą to datę obchodzimy corocznie jako Święto Lotnictwa Polskiego. Idea budowy pomnika w tym mieście zrodziła się przed kilku laty, a jej inicjatorami byli mieszkańcy, władze polityczno-administracyjne regionu oraz lotnicy – żołnierze Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Mimo chłodnego, deszczowego dnia 10 października, na uroczystość odsłonięcia pomnika licznie przybyli mieszkańcy Warki, lotnicy wojskowi i cywilni, kombatanci, młodzież. Z Dęblina przybyła kompania honorowa Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Udział wzięli członkowie Biura Politycznego: **Zofia Grzyb** i sekretarz KC PZPR **Mirosław Milewski.** Obecni byli także: dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Tadeusz Krepski,** dowódca Wojsk OPK gen. dyw. **Longin Łozowicki,** zastępca szefa Głównego Zarządu Politycznego WP gen. bryg. **Albin Żyto,** przedstawiciel Armii Radzieckiej gen. lejtn. **Grigorij Skorniakow** oraz władze polityczno-administracyjne województwa radomskiego.

Odsłonięcia pomnika dokonał przybyły na tę uroczystość szef Sztabu Generalnego WP, wiceminister obrony narodowej gen. broni **Florian Siwicki.** Towarzyszyli mu w tym akcie lotnicy weterani walk: płk rez. pil. **Wacław Król,** płk rez. pil. **Edward Chromy** i kpt. rez. pil. **Kazimierz Sławiński.**

W swym okolicznościowym przemówieniu gen. broni Florian Siwicki powiedział m.in.: „Niech ten pomnik w miejscu dla niego najbardziej odpowiednim sławi patriotyzm i oddanie ojczyźnie, niech łączy historię z teraźniejszością – bohaterstwo wojenne z wysiłkiem pracy pokojowej – i przypomina te ideały i wartości, które w czasach dzisiejszych są naszemu krajowi tak bardzo potrzebne".

Pod pomnikiem złożono wieńce. Potem wmurowano kamień węgielny pod usytuowany przy pomniku Dom Kultury.

Opiekę nad pomnikiem przejęła młodzież Zespołu Szkół Zawodowych im. 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" w Warce. **(k)**

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **ZSRR.** Zasłużony mistrz sportu Anatolij Osipow wykonał 11 000 skoków spadochronowych. Takiej liczby skoków nie ma dotąd nikt na świecie. Na liście sportowców chlubiących się wielką liczbą skoków są m.in.: W. Zakoreckaja – 9 tys., W. Gurnyj i N. Uszmajew – 8 tys., M. Kostina, G. Jurko, E. Eskanderow, A. Szwaczko i I. Tjorło – 6 tys.

● **BELGIA.** W Genk rozegrano mistrzostwa Europy modeli na uwięzi. W klasie modeli szybkich zwyciężył Hiszpan Parramon – 270 km/h; w klasie wyścigu zespołowego Holendrzy Metkemeyer – Flores 7 min 11 s; w klasie walki powietrznej Anglik Sibbald, a w klasie modeli akrobacyjnych Włoch Compostella. W imprezie udział wzięło 148 zawodników. Startowali m.in. modelarze z ZSRR, CSRS i Węgier.

● **ZSRR.** 21 mistrzostwa szybowcowe RSFSR rozegrano latem w Orle. Uczestniczyło 8 zespołów: 18 mężczyzn i 9 kobiet. Loty odbywały się na szybowcach klasy standard – Jantar i Cobra. Tytuły mistrzowskie zdobyli: Wiktor Larin i Wiera Szisziakowa.

● **USA.** Na trzecich mistrzostwach świata modeli szybowców zdalnie kierowanych (klasa F3B), które odbyły się w Sacramento zwyciężyło odniósł Amerykanin Dwight Holley przed Anglikiem Sean Bannisterem i obywatelem RFN Wilhelmem Schaefferem. Zespołowo zwyciężyła ekipa RFN.

● **RFN.** W czerwcu bieżącego roku gościło po raz drugi w Polsce ośmiu modelarzy z Kaltenkirchen, którzy uczestniczyli w towarzyskich zawodach przeprowadzonych w Łodzi. W fachowej prasie RFN ukazała się obecnie informacja o tym spotkaniu modelarzy, które kontynuowane będzie w roku przyszłym. Tym razem zaproszono modelarzy z Łodzi do Kaltenkirchen na trzecie zawody w klasach: szybowców zdalnie kierowanych, modeli z napędem mechanicznym i modeli z napędem elektrycznym.

● **FRANCJA.** Aerospatiale informuje o sprzedaży tysięcznego śmigłowca typu Gazelle. Śmigłowiec ten użytkowany jest w 36 państwach, a w Jugosławii budowany na podstawie licencji.

● **USA.** Drugi start samolotu kosmicznego Columbia, jak podają biuletyny NASA, może opóźnić się ponad miesiąc. Nowy termin – 6 listopada.

● **FRANCJA.** Przemysł lotniczy i kosmiczny zatrudnia 110 783 pracowników. W liczbie tej 61 590 osób pracuje przy produkcji samolotów i silników. Wymienia się ponadto 39 339 robotników i 16 817 inżynierów wśród zatrudnionych. Z opublikowanych danych wynika, że w stosunku do lat ubiegłych nastąpił wzrost zatrudnienia o ponad 4 tys. osób.

● **WIELKA BRYTANIA.** W październiku zamierzano oblatać sterowiec Skyship 500 przeznaczony do dozoru i rozpoznania morskiego. Sterowiec ma długość 50 m, średnicę 14 m, pojemność 5131 m^3. Wypełniony jest helem. Prędkość maksymalna 115 km/h. Napęd stanowią dwa silniki Porsche po 145 kW napędzające śmigło otunelowane. Udźwig – około 2 t.

● **FRANCJA.** W drugiej połowie 1982 r. produkcja miesięczna trzech śmigłowców: Ecureuil, AStar i Twin Star wynosić będzie 48 sztuk miesięcznie.

● **USA.** 15 września samolot Beechcraft Sunddowner wykonał doświadczalny lot. Jego 130 kW silnik tłokowy po nieznacznych przeróbkach napędzany był nie benzyną a ciekłym metanem. Próby naziemne z tym paliwem wykazały o 15 proc. mniejsze zużycie w stosunku do benzyny, przy zwiększonej mocy o około 10 proc. Próby trwają.

● **ChRL.** Uzupełniając poprzednio podaną informację o wprowadzeniu 20 września na orbitę okołoziemską trzech satelitów, trzeba dodać, że dokonano tego przy pomocy jednej tylko rakiety nośnej.

● **WŁOCHY.** Specjaliści włoscy zainteresowani są budową satelitarnego systemu ostrzegawczego przed trzęsieniem Ziemi. System mógłby rozwinąć się na skalę światową, zważywszy iż w ciągu minionych 20 lat na skutek ruchów tektonicznych Ziemi zginęło około 200 tys. ludzi, nie licząc rannych i ogromnych strat materialnych.

● **AUSTRIA.** Regionalne przedsiębiorstwo Tyrolean Airways oprócz czterosilnikowego samolotu Dash-7 obsługującego linie Innsbruck–Wiedeń i Innsbruck–Zurych zakupiło niedawno śmigłowiec francuski Super Puma (AS 332 C). Służy on przede wszystkim do transportu ładunków w rejonach górskich, a również w razie potrzeby do przewozu pasażerów.

RADAROWY OBRAZ POLSKI

Potrafimy już prawie bardzo dokładnie określać struktury odległych planet naszego Układu Słonecznego. Radiolokatory m. in. przeszukiwały dogłębnie Księżyc zarówno z powierzchni Ziemi, jak i orbity okołoksiężycowej. Powstały specjalne mapy. Trudno się zatem dziwić, że doświadczenia uzyskane w technice kosmicznej przeniesiono na planetę Ziemia. Oprócz zatem fotografowania powierzchni Ziemi, czyli przy wykorzystywaniu przeróżnych systemów biernych, coraz częściej stosuje się obserwacje czynne, do których należy wykorzystanie detekcji odbitego promieniowania elektromagnetycznego wysyłanego z pokładu sztucznego obiektu kosmicznego lub statku powietrznego. Chodzi o dobrze dziś znane fale radarowe długości od 0,5 cm do 10 m. Korzyści systemu radarowego są oczywiste. Fale te przenikają pokrywę chmur, mgły, można je stosować w dzień i w nocy. Przenikają w niektórych przypadkach także pokrywę roślinności oraz niektóre skały zwietrzale. Obraz uzyskany systemem radarowym przedstawia „czystą" powierzchnię Ziemi, bez deformacji spowodowanych pokryciem roślinnością i zwietrzałymi skałami. Obraz radarowy uwypukla przede wszystkim bardzo dobrze rzeźbę terenu.

Europa widoczna z pokładu satelity meteorologicznego Meteosat. Zdjęcie: „Interavia"

O najnowszych technikach bardzo dobrze byliśmy poinformowani, ale dopiero dwa lata temu podjęto decyzję, na wniosek prezesa Centralnego Urzędu Geologii, o rozpoczęciu prób na terenie Polski. Chodziło o sporządzenie obrazów radarowych trzech wybranych obszarów o powierzchni 300—400 km². Obrazy takie umożliwiać miały wstępne rozpoznanie geologiczne. Po zapoznaniu się z możliwościami przedsiębiorstwa radzieckiego, do którego zwrócono się z propozycją wykonania tego rodzaju obrazów (w kraju nie dysponujemy sprzętem ani ekipą specjalistów — „radarowców"), okazało się, że przedsięwzięcie jest nieopłacalne. Samolot załatwiłby całą operację w niecale dwie godziny, ale zbyt wysokie byłyby koszty. Zdecydowano się zatem na rozwiązanie bardziej ekonomiczne: wykonanie obrazów radarowych dla prawie połowy Polski. Operację przeprowadzili specjaliści radzieccy, dysponujący samolotem An-24. Fale radarowe pokryły obszar około 120 tys. km² Polski południowej, to jest prawie połowę naszego państwa. Dziennie obsługiwano obszar 10—15 tys. km². Wybrano południowe rejony, gdyż tam podłoże skaliste występuje stosunkowo płytko.

Samolot An-24 wyposażony był w radziecki system radarowy TOROS, którym dysponuje przedsiębiorstwo geodezyjne, jedno z wielu tego rodzaju istniejących w Kraju Rad. Pracę przeprowadzono bardzo sprawnie. W wyniku otrzymaliśmy dużą serię zdjęć radarowych, jako podstawę do interpretacji geologicznej. Uzyskano sporo informacji z rejonu Gór Świętokrzyskich, Sudetów i Karpat. Doc. dr **Józef Bażyński,** kierownik Zakładu Interpretacji Zdjęć Satelitarnych i Lotniczych Instytutu Geologicznego, udzielił nam informacji na temat powstałej mapy radarowej Polski, właśnie w tymże zakładzie.

Intencją naszych specjalistów było wykonanie pełnej dokumentacji Polski „z lotu ptaka" przy wykorzystaniu zarówno zdjęć czarno-białych, wielospektralnych, jak i radarowych. Zdjęcia można robić jedynie przy dobrych warunkach pogodowych, a zatem ekipa lotnicza musiałaby sporo czasu poświęcić na tego rodzaju pracę. Koszty byłyby duże. Zdecydowano się zatem wyłącznie na metodę radarową. Powstaje pytanie, jak wielkie były koszty wykonania zdjęć radarowych dla połowy Polski. Według uzyskanych informacji, koszt całego przedsięwzięcia, wliczając tutaj sporządzenie zdjęć i ich obróbkę laboratoryjną, utrzymanie obsługi itp., wypadł poniżej kosztów wykonania jednego tylko głębokiego wiercenia geologicznego!

Obrazy radarowe nie dają naturalnie odpowiedzi natychmiastowej, że tu i tu znajdzie się ropa naftowa, a tutaj nowe złoża miedzi czy złota. Metoda radarowa udziela informacji pośredniej. Jest jedną z wielu w łańcuchu metod stosowanych przez geologów. Szczególnym zabiegom poddano wybrane obrazy Gór Świętokrzyskich i Sudetów. Prowadzono zatem detekcję falami elektromagnetycznymi z różnych wysokości i czterech kierunków podejścia. Taka metoda zapewniła uzyskanie stu procent informacji możliwych do uzyskania. (Zdjęcia z jednego kierunku podejścia dają do 70 procent informacji). Zdjęcia zostały zinterpretowane przez geologów i na ich podstawie sporządzono mapę w podziałce 1:200 tys., na której zostały naniesione wszystkie informacje geologiczne. Jest to właściwie mapa topograficzna z nadrukowanymi danymi.

Prace nad mapą zakończono w roku bieżącym. Uzyskano dobre rozpoznanie badanego obszaru. Na przykład w Sudetach wykryto ciekawe układy skał. Wyniki badań są wykorzystywane w seryjnych mapach geologicznych. Trudno zagłębiać się w szczegóły dostępne specjalistom. Jedno jest pewne: technika radarowa w połączeniu z samolotem rozszerzyła wiedzę o budowie geologicznej naszego państwa. Dodać należy jeszcze jedno. Jesteśmy pierwszym państwem wśród krajów RWPG, poza ZSRR, które przeprowadziło detekcję radarową na tak wielkim obszarze. Mapa radarowa powstała dzięki wysiłkowi ambitnego zespołu kierowanego przez mgr. **Michała Wilczyńskiego.** W skład zespołu specjalistów wchodzili m. in.: mgr **Stanisław Doktor,** mgr **Marek Graniczny** i mgr **Adam Sieradz.** Dodajmy również nazwisko geologa **Władilja Starostina,** konsultanta z ZSRR, którego uczynność i serdeczność dla naszych potrzeb wysoko została oceniona w Polsce.

Mapy radarowe zostały rozesłane do specjalistów geologów. Oni dopiero — w terenie w praktyce ocenią przydatność zawartych informacji. Pierwsza ocena map przez zespoły z Krakowa i Wrocławia jest pomyślna. Bardzo byśmy chcieli, aby zdjęcia satelitarne i obrazy radarowe pomogły dotrzeć do wszystkich bogactw, których — jak twierdzą geologowie — nie brakuje w głębi polskiej ziemi.

PAWEŁ ELSZTEIN

Korespondencja własna

i ścigały nas przez znaczną część trasy jeszcze na drugi dzień, gdy tradycyjnie już wylatywaliśmy z Jeleniej Góry do Bayreuth w RFN. Na szczęście dalszy lot odbywał się w bardzo dobrych warunkach.

W godzinę po starcie z Bayreuth przelecieliśmy w zwartym szyku nad lotniskiem ubiegłorocznego triumfu w Aschaffenburgu, odbierając z wieży najlepsze życzenia. Następnie błyskawiczne uzupełnienie paliwa w Egelsbach koło Frankfurtu nad Menem i skok do Charleroi w Belgii, skąd zgłaszamy jako kolejny punkt docelowy Lydd w Anglii, lotnisko wlotowe nad Kanałem La Manche. Niestety, tuż przed wkołowaniem na pas kierownik ruchu informuje nas, że lotnisko to będzie zamknięte za 10 minut. Zawracamy. Studiując informator o lotniskach angielskich, będących w zasięgu Wilg i pozostałego do zachodu słońca czasu, wybieramy Southend-on-Sea, wschodnie przedmieście Londynu. Zmiana planu lotu jest formalnością i po spokojnym locie równo z zachodem słońca lądujemy w Anglii, mając

NOTTINGHAM '81

WILGAMI NAD KRAINĄ ROBIN HOODA

Największym miastem krainy legendarnego bohatera ludu angielskiego jest Nottingham. Lotnisko Tollerton, położone o kilkanaście kilometrów od centrum miasta, należało w czasie Bitwy o Anglię do wielkiej areny wojennej, na której jedną z głównych ról znakomicie odegrali lotnicy polscy. Na lotnisku Tollerton w dniach 2—9 sierpnia br. rozegrano IV Mistrzostwa Świata w Precyzyjnym Pilotażu Samolotów, zorganizowane przez British Precision Pilots Association.

Nad udziałem reprezentacji Polski w tych mistrzostwach od początku przygotowań gromadziły się ciemne chmury. Sytuacja kraju zmuszała do największych możliwych oszczędności w zamierzeniach. Wiadomo — dewizy. Drugim poważnym problemem były samoloty. Po wstępnej ocenie nowych Wilg-80 oczywistą okazała się ich nieprzydatność dla reprezentacji. Skupiono więc wysiłki kolegów z działu technicznego ZG Aeroklubu PRL, WSK-Okęcie i Instytutu Lotnictwa na przygotowaniu tych samych Wilg, które w 1980 r. poniosły naszych pilotów w Aschaffenburgu do złotych medali. Najtrudniejszym zadaniem była modyfikacja amortyzatorów podwozia głównego, żeby przeciwdziałać niekorzystnej tendencji do kangurowania podczas lądowania na betonie. Osiągnięto pewną poprawę, która jednak nie w pełni zadowalała pilotów. Obok tych prac załoga WSK wykonała wiele innych zabiegów naprawczych, tak że w dniu planowanego wylotu — 28 lipca — trzy Wilgi-35 (SP-AFA, SP-AFB i SP-AFC) stały na lotnisku Babice gotowe do startu.

Jedynie przygotowanie pilotów odbywało się, jak zwykle, konsekwentnie i skrupulatnie, zgodnie z programem przygotowanym przez Zdzisława Dudzika i realizowanym pod jego bezpośrednim kierownictwem. Dużą pomocą i życzliwością służyły aerokluby regionalne w Krośnie i w Łodzi, gdzie odbywały się obozy treningowe. Trener miał ten przyjemny kłopot, że kandydatów do reprezentacji można było wybrać z szerokiej kadry. Dlatego też z pełnym przekonaniem przedstawiłem Prezydium ZG Aeroklubu PRL wniosek Komisji Samolotowej o powołanie do reprezentacji czterech pilotów, z których po treningu w Nottingham trener miał wybrać trzech reprezentantów, a czwarty brałby udział w konkurencjach klasyfikowanych równolegle z mistrzostwami. Za najlepszych z równych uznano Jana Barana, Krzysztofa Lenartowicza, Edwarda Popiołka i Jana Robaczewskiego. Kryteria były ostre. Obok podstawowego — kwalifikacje i forma sportowa — inne, jak: wzorowa postawa, znajomość procedury angielskiej, trening w lotach w trudnych warunkach meteorologicznych.

Kiedy już wydawało się, że wszystkie kłopoty zostały pokonane, doszedł nieoczekiwanie dodatkowy — niepokojące milczenie władz angielskich w sprawie wiz. Nie pomagały żadne prośby i interwencje. Odpowiedź ambasady angielskiej była grzeczna, ale negatywna. Wreszcie, gdy planowany dzień wylotu miał się ku końcowi, zastosowano groźbę, że ekipa polska nie weźmie udziału w mistrzostwach i powiadomi o przyczynach tego FAI. Okazało się, że w ciągu godziny można było sprawę załatwić. Jednodniowe spóźnienie na trening było już jednak nieuniknione.

NA ZDJĘCIACH — od góry: Jan Baran przy swojej Wildze ● Lenartowicz i Popiołek obserwują lądowania konkurentów ● Ekipa polska przed uroczystością zakończenia mistrzostw.
Zdjęcia autora

Nazajutrz sympatyczna pani Ola z biura Zarządu Głównego pokonała trzy ambasady — angielską, holenderską (bo na przelot przez Belgię do Anglii wizy belgijskie, wydaje ambasada holenderska) oraz RFN i na godzinę 16.00 dostarczyła paszporty na lotnisko Babice, gdzie w gościnnych pomieszczeniach lotnictwa sanitarnego cała ekipa czekała na start do Jeleniej Góry. I wtedy autentyczne chmury zawisły nad lotniskiem niemal do samej ziemi za sobą około ośmiu godzin czystego lotu.

Pracownik urzędu imigracyjnego po zakończeniu dość rozbudowanych i zabarwionych podejrzliwością czynności służbowych okazał się wielkim sympatykiem Polski. W czasie wojny był ukrywany w naszym kraju przed poszukującym go gestapo. Ta sympatia ułatwiła nam kilka spraw z wygodnym, a tanim noclegiem w znajomym mu hoteliku.

Pogodny ranek w piątek 31 lipca przywitał nas wypoczętych i w dobrych humorach. Jednakże czarne, jak gradowa chmura liczby, mówiące o kwocie jaką musieliśmy zapłacić za paliwo, lądowanie i postój samolotów, zmusiły nas do rewizji zamierzonych programów. Niedawno zmienione ceny na około 1 dolar USA za litr paliwa i 12 dolarów za lądowanie jednego samolotu o masie do 1 300 kg były dwukrotnie wyższe niż na jakimkolwiek innym lotnisku na trasie. Tę samą cenę paliwa ustalono na czas mistrzostw w Nottingham, odmawiając jednocześnie zapłaty kartami kredytowymi — tylko gotówką.

Nottingham osiągnęliśmy w godzinach południowych po spokojnym locie. Od początku spotkaliśmy tu wiele sympatii i zainteresowania oraz starych znajomych. Wśród nich Austriacy, którzy trenowali tu już od przeszło tygodnia. Po formalnościach rejestracyjnych i zakwaterowaniu w domu akademickim pięknie położonego Uniwersytetu Nottingham trener zarządza krótkie ćwiczenia lądowań, które z miejsca wzbudzają duże zainteresowanie ze względu na efektowne dla widzów manewry pionowe Wilg. Niewielu zdaje sobie sprawę z tego, ile te precyzyjne manewry wymagają umiejętności i wprawy.

Dwa dni, jakie zostały do otwarcia mistrzostw, poświęcone zostały na dalszy trening. Składały się nań ćwiczenia wszystkich rodzajów lądowań, na które otrzymaliśmy wspólne przedziały czasowe z reprezentacją Finlandii. Jeden z pilotów fińskich startował na po raz pierwszy pokazanym na mistrzostwach samolocie Militrainer zbudowanym na zamówienie wojskowe. W rękach młodego pilota samolot ten robił bardzo dobre wrażenie, zwłaszcza dużą dokładnością lotu, a także niskim poziomem hałasu (silnik Lycoming 200 KM).

Krótkie trasy treningowe poprzedzano próbą obliczeniową. Oszczędność dewiz spowodowała, że zmniejszono liczbę tras do jednej dla każdego pilota, przy czym na pokładzie samolotu znajdowali się każdorazowo wszyscy zawodnicy. W przewidywanym przez trenera sektorze, który tym razem ze względu na strefy wojskowe był stosunkowo łatwy do przewidzenia, pojawić się mogły poważne utrudnienia, ze względu na dość rozległe obszary bez żadnych charakterystycznych obiektów. Piloci zgodnie sygnalizowali, że w przypadku gorszej pogody może być trudno i to bardzo. Po każdym treningu w swobodnej, ale rzeczowej atmosferze odbywały się analizy wyników ze wskazaniem błędów i sposobów reakcji na nie. Również po powrocie do uniwersyteckiego hotelu, po kolacji przy herbatce trwały jeszcze rozmowy o zawodach, konkurentach i konkurencjach przeplatane wspomnieniami z innych imprez.

W niedzielę 2 sierpnia wieczorem ogłoszono, że do mistrzostw przystąpi 41 pilotów z 14 krajów, a 11 zawodników będzie klasyfikowanych poza oficjalnym konkursem. Są wszyscy liczący się w tej konkurencji na świecie. Szwedzi — z kolejnymi mistrzami świata Krave i Nylenem; Austriacy — z wicemistrzem świata Luckerbauerem; bardzo silne ekipy RFN, Finlandii, Szwajcarii. Niewiadomą stanowią gospodarze, których reprezentacja nawet szokuje składem. Jeden z pilotów porusza się o kulach, a drugi ma tak poważną wadę słuchu, że musi się posługiwać specjalnym aparatem wzmacniającym. Z egzotyczną reprezentacją Iraku organizatorzy mają poważny kłopot ze względu na słabą znajomość angielskiego i jeszcze słabszą frazeologii proceduralnej w tym języku.

Wśród sprzętu dominują Cessny 150, 152 i 172 oraz bodajże najmniej udany z wyrobów firmy Piper, Tomahawk. Polskie Wilgi, całkowicie odmienne, gromadzą licznych zwiedzających. Mało kto, poza starymi znajomymi, wierzy, że polska reprezentacja to nie są piloci wojskowi i że nasze samoloty nie zostały przemalowane z barw wojskowych na cywilne tylko na czas mistrzostw. Jeden z angielskich widzów zadał mi pytanie o odznaczenia wojskowe dla naszych reprezentantów w przypadku zwycięstwa.

Poniedziałek 3 sierpnia zaczyna się od pracowitego, wspólnego posiedzenia jury pod przewodnictwem Szweda Svena Hugessona, zespołu sędziowskiego z głównym sędzią Arve Caspersenem z Norwegii oraz kierowników ekip. W posiedzeniu biorą również udział przedstawiciele organizatora z dyrektorem mistrzostw Dawidem Hamiltonem. Treścią obrad jest przygotowanie briefingu pilotów oraz omówienie niejasności regulaminu, których znalazło się sporo. Nieprecyzyjne są sformułowania dotyczące warunków wykonania konkurencji nawigacyjnej i rozpoznania. Wątpliwości budzą ustalenia na temat oceny lądowań samolotów z kołem ogonowym, co wnoszę jako najbardziej zainteresowany. Sprzeciw Szwajcarów i nasz wzbudza wprowadzenie przez dyrektora mistrzostw pozaregulaminowych punktów karnych za niezgodne z życzeniem organizatora wykonanie manewru na punkcie zwrotnym. Sprzeciw ten zostaje przemilczany zarówno przez sędziów jak i jury. Powstaje też poważny problem po wysłuchaniu wniosku dyrektora o dopuszczenie ze względów bezpieczeństwa na pokłady samolotów irackich zaprzysiężonego instruktora angielskiego. Po wymianie krytycznych uwag na temat wymagań, jakie należy postawić pilotom kwalifikując ich do mistrzostw świata, wyrażono milczeniem zgodę na to odstępstwo od regulaminu.

Po piętnastominutowej przerwie w tej samej, ale już zatłoczonej sali odbywa się briefing z udziałem wszystkich pilotów i uczestników poprzedniej narady. Otrzymujemy informację, że Popiołek i Baran startują w grupie pierwszej, Lenartowicz w drugiej, a Robaczewski, zgłoszony zgodnie z decyzją trenera do startu poza ścisłą reprezentacją — w grupie czwartej. Tak wylosował komputer. Po krótkim wyjaśnieniu procedury ruchowej przez Dicka Bernaby, dyrektor omawia konkurencję obliczeniową, nawigacji i rozpoznania, informując, że przed konkurencją lądowań odbędzie się odrębny briefing.

Z objaśnień dyrektora dowiadujemy się, że po krótkim briefingu dla każdej z grup zawodnicy będą kolejno wchodzić do sali, gdzie otrzymają kopertę z mapą oraz szkicami obrazującymi położenie linii startu lotnego i mety. Będą tam również zdjęcia i instrukcja opisowa. Po 20 minutach należy zakończyć obliczenie i wówczas otrzyma się trasę obliczoną przez komputer. Po trzydziestu minutach zawodnik opuści salę i pod opieką konwojenta zostanie odprowadzony do samolotu, by w 60 minucie wystartować. Jakiekolwiek kontakty z innymi osobami, czy też użycie dodatkowych pomocy np. dokładniejszych map, nie są dozwolone pod groźbą dyskwalifikacji. Szerokość korytarza trasy wynosi plus minus 300 m od osi centralnej. Wyjście poza korytarz drogo kosztuje, a jeszcze drożej wyjście poza dodatkowe 500 m, co będzie uznane za podstawę do nierozpoznania samolotu na punkcie kontrolnym. Eliminuje to praktycznie zawodnika z pierwszej dwudziestki. Znaki i sfotografowane obiekty na trasie znajdują się co około 10 minut lotu, a zdjęcia umieszczone są w kolejności numeracji. Skoro więc pilot znajdzie np. zdjęcie piąte, to o cztery pierwsze już niech się nie martwi. Zdaniem dyrektora będzie to działać uspokajająco.

Prognoza pogody brzmi zachęcająco. Poranne zamglenia i liczne zadymienia od palonych rżysk mogą jednak utrudniać widzialność na odcinkach lotu pod słońce. Biegnący dotąd dość sprawnie briefing w części drugiej, obejmującej pytania ze strony zawodników, zamienia się czasami w arabskie targowisko. Okazuje się, że wielu zawodników jakby nie czytało w ogóle regulaminu, niektórzy domagają się jego zmian, jeszcze inni po kilka razy podnoszą tę samą sprawę. Dyrektor mistrzostw z wielkim trudem usiłuje panować nad sytuacją, aż musi się uciec do podniesionego głosu. Można zrozumieć zawodników ruszających do walki o wielką stawkę, tym niemniej kilku starszych rutyniarzy nie po raz pierwszy wzbudza zdziwienie swoim zachowaniem.

Po południu organizujemy jeszcze jeden krótki trening lądowań i samoloty bierze w swoje ręce Cyryl, czyli Józef Szczutkowski. Tego samego dnia w godzinach wieczornych na trawniku przed gmachem Nottinghamshire County Council (rada okręgu Nottingham) oficjalne otwarcie mistrzostw. Uczestników wita przewodnicząca rady pani Joan Case. Otwarcia dokonuje prezes Aeroklubu Królewskiego Jan Scott-Hill, przekazując przy okazji pozdrowienia od następcy tronu księcia Karola — pilota szybowcowego, samolotowego i śmigłowcowego — który nie mógł, niestety, przybyć, gdyż... od pewnego czasu jest trochę zajęty.

Przy dźwiękach hymnu brytyjskiego na maszty wznoszą się trzy flagi: brytyjska, Nottingham i FAI — mistrzostwa otwarte.

Trzy połączone ze sobą konkurencje: obliczeniową, nawigacyjną i rozpoznanie rozegrano we wtorek, 4 sierpnia. Krótkie briefingi przed rozpoczęciem konkurencji przez każdą z grup sprowadzają się właściwie do podania danych atmosferycznych do obliczeń oraz informacji o organizacji ruchu lotniczego w tym dniu.

Jako pierwszy z naszych pilotów walkę rozpoczyna o 10.25 Edward Popiołek z numerem startowym 15. O godzinie 10.40 z numerem 18 wchodzi do sali obliczeń Jan Baran. Po upływie przepisowych 30 minut wychodzą w towarzystwie młodych kadetów i zajmują miejsca w samolotach. Z oddalenia nie budzącego podejrzeń obserwujemy ich skupione twarze, starając się coś z nich wyczytać.

Tymczasem co 5 minut startują konkurenci. Odejście od lotniska jest w kierunku prawie wschodnim. W niewielkiej odległości od progu pasa, samoloty dziwnie esują, zawisają na kątach natarcia bliskich krytycznemu, czasem nieznacznie przeciągnięte walą się na skrzydło. Tak z ziemi wygląda wytracanie czasu przed linią startu lotnego. Ale czy tylko?

O 11.20 Popiołek uruchamia silnik i po podgrzaniu kołuje na start. Krótki rozbieg, niezbyt długi lot po prostej po oderwaniu, zakręt o 180° i to obserwowane już u innych gęste esowanie na małej prędkości. W pewnym momencie Wilga wyprostowuje lot, zwiększa prędkość kilkanaście sekund rozpędzania po prostej, wyrównanie i po następnej minucie sylwetka samolotu niknie w błyszczących zamgleniach. Rozpoczął się pojedynek inteligencji i umiejętności pilota z pomysłowością i przebiegłością organizatora, autora trasy. Kto z tych zmagań wyjdzie zwycięsko? Piętnaście minut później wyrusza na trasę Baran. On również przed linią startu ostro hamuje. Wydaje się, że chciałby zatrzymać Wilgę na chwilę w powietrzu. Na tle kilku innych, płynnych odejść nie wygląda to elegancko. Patrzę na trenera — chyba nie jest zachwycony.

Z powrotów pierwszych zawodników wnioskujemy, że trasa jest stosunkowo krótka. Dla Wilgi przy zgłoszonej prędkości zawodniczej 70 węzłów (ok. 130 km/h) czas przelotu powinien wynosić niewiele ponad półtorej godziny. Od przylatujących nie można dowiedzieć się niczego. Piloci są natychmiast kierowani do sędziego i po tzw. „rozliczeniu się" odwożeni w nieznane.

W końcu kolejki drugiej grupy swój start w mistrzostwach rozpoczął Lenartowicz, a gdy o 13.00 wyszedł z sali obliczeń, przesłał w naszą stronę grymas, którego nawet największy optymista nie nazwałby uśmiechem. Jeśli do tego dodać, że zarówno Popiołek, jak i Baran po powrocie machnęli do nas rękami z kciukami skierowanymi do ziemi, zrozumiałym stał się znaczny wzrost palenia papierosów przez trenera. Cyryl zmarkotniał, mnie też było nijak.

W kilkanaście minut po starcie ostatniego zawodnika, którym był Robaczewski, wrócili wraz z innymi pilotami Popiołek i Baran.

— Było aż siedem odcinków trasy, w tym jeden łuk i bardzo trudno wyłożone punkty zwrotne — mówi Baran. Utrzymanie dokładne trasy, kiedy leci się nad pustymi polami, podobnymi do siebie bliźniaczo, a na mapie w tym miejscu też nic nie ma — to intuicja, a nie nawigacja. Jeśli w takiej okolicy znajdziemy obiekt ze zdjęcia, np. kawałek polnej drogi, to nie wiadomo kiedy się martwić. Czy wtedy, gdy się zdjęcie identyfikuje z terenem, czy też dopiero wtedy, gdy usiłuje się umieścić położenie obiektu na mapie z dokładnością 1 mm, podczas gdy w tym miejscu biała plama ma 3 cm². — Zdaje się, że nie wypełniłem jednej rubryki w planie lotu, choć wszystko obliczyłem — mówi markotny Popiołek. Dlaczego asystentka dyrektora mistrzostw tak ponaglała, przecież było dość czasu! Na dwóch punktach zwrotnych był ten pozaregulaminowy manewr. Obydwa zrobiłem nieczysto. A linia mety? Wyobraźcie sobie, że linia mety leży wśród zabudowań miasta Nottingham, na kawałku nieużytków. Jest prawie niewidoczna. Te mistrzostwa mam już chyba „z głowy".

Wypowiedzi są chaotyczne, urywane. Widać, że wysiłek fizyczny i psychiczny był ogromny. Kilkanaście minut po piętnastej dołącza do nas Lenartowicz. Półzdaniami mówi coś o pieprzu i swoich obliczeniach nawigacyjnych. Z lotu jest mniej niezadowolony, choć potwierdza duże trudności w dokładnym utrzymaniu trasy i czasu, zwłaszcza w przelocie nad punktami zwrotnymi. Na jednym z nich leżały w odległości ponad 100 m od siebie dwa takie same znaki (wg dyrektora miało być 30 m). Wprowadziło to uzasadnione wątpliwości co do miejsca pomiaru czasu przelotu. — Nie wiem kiedy przeleciałem nad linią mety — mówi przyszły wicemistrz świata. Nie widziałem jej. Zastosowałem chyba jedyną rozsądną w takim przypadku taktykę: lot idealnie po trasie i idealnie w czasie.

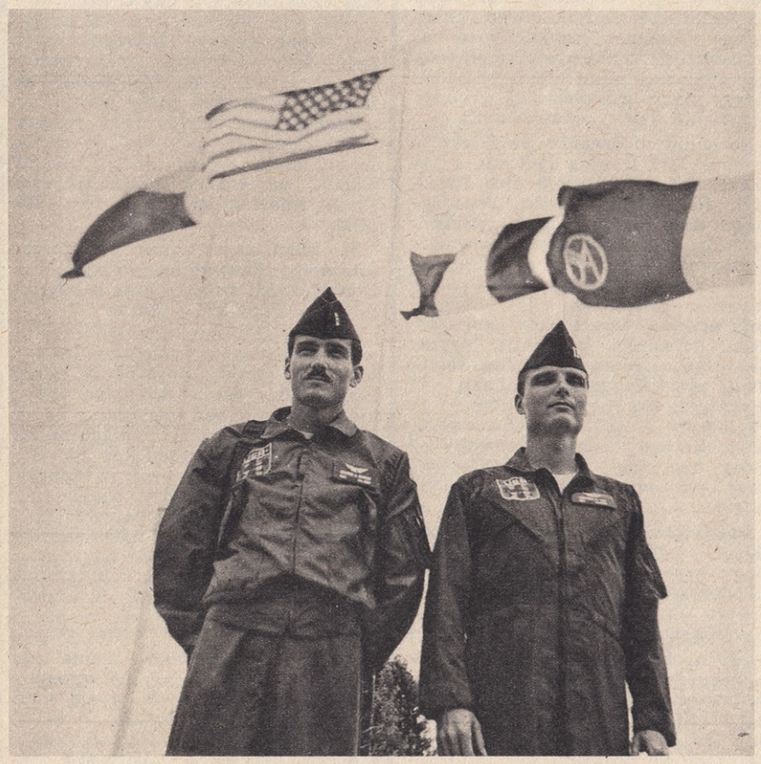
Uprzedzając fakty powiem, że po ogłoszeniu wyników okazało się, iż Lenartowicz i jeszcze tylko trzech pilotów przecięło linię mety z zerową karą.

(cdn.)

BOHDAN JANCELEWICZ

7

OPINIE MISTRZÓW ŚWIATA



George D. Chrest (z lewej) i Stephen G. Kee

Zdjęcie: Bernard Koszewski

Regards to the readers of SKRZYDLATA POLSKA from the crew members of the World Championship team. Our stay in Poland was very enjoyable and gratifying. The warmth and friendliness of the Polish people meant a great deal to us. Our thanks to the organizers of the 4th World Championships for a well run competition.

Love,

George D. Chrest
Stephen G. Kee

20 AUG 81

Pozdrowienia dla czytelników SKRZYDLATA POLSKA od załóg Mistrzostw Świata. Nasz pobyt w Polsce był bardzo przyjemny i miły. Ciepło i przyjazny stosunek Polaków wiele dla nas znaczy. Dziękujemy organizatorom 4 Mistrzostw Świata za dobre przygotowanie imprezy.

Pozdrowienia

20 sierpnia 81

George D. Chrest
Stephen G. Kee

30-letni amerykańscy piloci wojskowi, George D. Chrest i Stephen G. Kee, członkowie załogi śmigłowca Bell OH 58, którzy w IV Śmigłowcowych Mistrzostwach w Piotrkowie Trybunalskim zdobyli w klasyfikacji załóg mistrzostwo świata, nie sprawiali wcale wrażenia wielce z tego tytułu uszczęśliwionych. Przeciwnie, byli spokojni, skromni, raczej małomówni (szczególnie Chrest), z rzadka pojawiał się na ich smagłych twarzach uśmiech, nawet wtedy kiedy gratulowano im zwycięstwa. Z niemałym trudem udało się nam ich odnaleźć i zaprosić na rozmowę w biurze prasowym. Widać było, że są zmęczeni, ale zgodzili się na rozmowę ze „Skrzydlatą Polską", której kilka egzemplarzy przedstawiliśmy nowo kreowanym śmigłowcowym mistrzom świata.

— Gratulujemy Panom zwycięstwa w tych Mistrzostwach! — rozpoczynamy rozmowę.

— Dziękuję — odpowiada Kee po polsku za obydwóch.

— Jak długo Panowie latają na śmigłowcach?

— Kee: — Ja 8 lat.

— Chrest: — Zacząłem 4 lata temu, dopiero po wstąpieniu do armii. Obydwaj wylatali na śmigłowcach po 1 000 godzin. Widać z tego, jak intensywnie musiał latać Chrest.

W dalszej rozmowie na większość pytań odpowiada kapitan Kee. Chrest, na którego wizytówce na lewej piersi kombinezonu widnieje nad imieniem i nazwiskiem skrót CWO (Chief warrant officer — podoficer z patentem, co u nas odpowiada mniej więcej stopniu chorążego), przytakuje tylko rozmowie, wtrącając czasem jakieś zdanie. Obecna jest przy tym żona Kee — Patrycja, która specjalnie przyleciała z Teksasu do Piotrkowa, aby kibicować mężowi w Mistrzostwach.

— Czy byliście już Panowie w Polsce?

— Nie, jesteśmy pierwszy raz.

— Jak oceniacie przebieg konkurencji i poziom Mistrzostw?

— Nie mamy zbytniej skali porównania, ponieważ dopiero pierwszy raz startujemy w tego rodzaju imprezie. Staraliśmy się przede wszystkim sami latać dobrze i regularnie we wszystkich konkurencjach. Sądząc jednak ze sposobu latania naszych konkurentów i ich przygotowania technicznego, to Mistrzostwa zrobiły na nas wrażenie, poziom ich był wyrównany i dość wysoki, o czym świadczą minimalne różnice punktów w klasyfikacji.

— Czy zwróciliście uwagę na pilotów innych krajów i których z nich byście wyróżnili?

— Można by tu mówić raczej o pewnym wyspecjalizowaniu drużyn narodowych w konkurencjach. Nasz zespół starał się latać dobrze we wszystkich, jedynie trochę trudności sprawił nam przelot nawigacyjny. Dużymi umiejętnościami natomiast wykazali się w nim Polacy, którzy na swoim terenie doskonale radzili sobie z posługiwaniem się mapą, szukaniem znaków i identyfikowaniem obiektów. My i tak w nawigacji wypadliśmy w sumie nieźle. Rosjanie bardzo dobrze rozegrali slalom. Ale zarówno Polacy jak i piloci ZSRR latali bardzo nierówno. Musimy jednak przyznać, że naszymi groźnymi rywalami była polska załoga Zbigniew Domina i Andrzej Górnicki, którzy po trzeciej konkurencji wyprzedzali nas o 2 punkty. Ich obawialiśmy się najbardziej.

— Czy Panowie latacie na śmigłowcach tylko w wojsku, czy bierzecie również udział w jakichś cywilnych zawodach śmigłowcowych?

— Nie. U nas w Stanach Zjednoczonych w zasadzie nie organizuje się cywilnych mistrzostw. Latamy, rywalizując między sobą, z pilotami śmigłowcowymi armii lądowej USA, do której należymy. Musimy tu zaznaczyć, że 83 procent wszystkich śmigłowców, jakie znajdują się na terenie USA, należy właśnie do lotnictwa armii lądowej, pozostałe są w lotnictwie marynarki i w US Air Force. Te Mistrzostwa w Polsce są w ogóle pierwszymi, w jakich bierze udział nasza armia.

— Jak doszło do Waszego wyjazdu do Piotrkowa Trybunalskiego?

— W USA istnieje cywilny narodowy klub śmigłowcowy (National Helicopter Club), który otrzymał zaproszenie na te Mistrzostwa. Nie był on jednak w stanie ponieść dużych kosztów wyjazdu do Polski. Zwrócił się więc z propozycją do dowództwa naszej armii, aby ona wysłała reprezentację pilotów na IV Śmigłowcowe Mistrzostwa Świata. Propozycja spotkała się z dobrym przyjęciem naszych władz państwowych i tak oto Galaxy przylecieliśmy do Polski.

— Wasz sukces, dwa złote medale, świadczą o tym, że wyprawa do Polski się udała i zdobędzie uznanie Waszych władz.

— Sądzimy, że po naszym zwycięstwie w tych Mistrzostwach sport śmigłowcowy w USA stanie się bardziej popularny. Liczymy na to, że teraz zaczniemy rywalizować także z pilotami cywilnymi. Być może zostaną zorganizowane również mistrzostwa śmigłowcowe Stanów Zjednoczonych.

— Czy znacie polskie śmigłowce i czy chcielibyście na nich polatać?

— Znamy z opisów technicznych i z tego co tu widzieliśmy. Wasze Mi-2 są chyba trudniejsze w pilotażu, jest też wiele różnic konstrukcyjnych w porównaniu z naszymi maszynami. W Mi-2 na przykład wirnik główny pracuje w odwrotnym kierunku niż w Bell. Czy chcielibyśmy polatać? Tak, ale czy będzie na to czas?

— Kończąc, bo widzimy, że jesteście Panowie już zmęczeni, chcielibyśmy zapytać się jeszcze, jak oceniacie organizację Mistrzostw przez Piotrków Trybunalski?

— Ogólnie oceniamy dobrze, chociaż dały się zauważyć pewne niedomagania i tzw. poślizgi organizacyjne. Nie miało to jednak jakiegoś znaczenia i wpływu na wysoki poziom sportowy Mistrzostw. Sam fakt, że wzięły w nich udział ekipy sześciu liczących się w śmigłowcach krajów, już sam w sobie jest sukcesem, służącym dobrze współpracy i wymianie doświadczeń w sporcie śmigłowcowym.

Na zakończenie spotkania prosimy pilotów o odręczne pozdrowienia dla Czytelników „Skrzydlatej Polski". Prośbę tę spełnia Stephen G. Kee, który w uzgodnieniu z George D. Chrestem kreśli dla nas kilka zdań.

JERZY R. KONIECZNY

LOT nowiny

Nr 233
październik
1981

W TROSCE O WIARYGODNOŚĆ

— Został Pan I Sekretarzem KZ Partii w PLL LOT 5 miesięcy temu. Jak Pan ocenia obecną sytuację społeczno-polityczną w przedsiębiorstwie?

Tadeusz Hajs: — Sytuacja społeczno-polityczna w LOCIE jest w jakimś stopniu odbiciem sytuacji w całym kraju — co jest oczywiste.

Są rozbieżności stanowisk i poglądów, niejednokrotnie w sprawach zasadniczych — i temu również nie można się dziwić. Występują nawet zachowania ekstremalne, na szczęście nieliczne, natomiast w stosunku do innych środowisk w Warszawie czy na Ochocie — atmosfera w PLL LOT jest może bardziej stabilna. Załoga jest w związku z charakterem przedsiębiorstwa zdyscyplinowana i solidna w swej zasadniczej masie.

Z drugiej strony obserwuję objawy powszechnego zmęczenia spowodowane ciągłym napięciem społecznym, co wpływa ogromnie na atmosferę samej pracy.

Sytuację w kraju oceniam jako poważną i wymagającą radykalnych i pozytywnych w sensie odnowy rozwiązań. Póki jednak będzie zasadne poddawanie w wątpliwość naszego wpływu na dalszy bieg wydarzeń, dopóty trudno spodziewać się ich realizacji.

Panuje przeświadczenie, że „gra" toczy się ponad rzeszami pracowniczymi. W tej atmosferze prowadzenie pracy partyjnej napotyka na ogromne trudności.

Zaniepokojony jestem spadkiem aktywności wśród działaczy, nie mówiąc o szeregowych członkach PZPR.

Nawet najlepsze i najbardziej bojowe uchwały nie mają szans na realizację przy biernej postawie tych, którzy mają wcielać je w życie.

Zbyt często oglądamy się na decyzje i posunięcia władz centralnych.

Jest to swego rodzaju „błędne koło", bo władza centralna również nie może działać zdecydowanie i skutecznie bez jednoznacznego poparcia rzesz członkowskich.

To „oglądztwo" przejawia się zbyt często na wszystkich szczeblach kierowniczych w przedsiębiorstwie — od stanowiska brygadzisty do dyrektora — i powoduje pogłębienie braku zaufania do władz w ogóle.

Reprezentantem władzy państwowej w przedsiębiorstwie jest dyrektor. Wszyscy pamiętamy niedawne emocje związane z obsadzeniem stanowiska dyrektora w PLL LOT. Dzięki mediacji SDP doszło do porozumienia ze stroną rządową. Uzyskaliśmy przesłanki realizacji naszych postulatów w zakresie obsadzania stanowiska dyrektora. Jednocześnie nastąpiło mianowanie gen. Józefa Kowalskiego dyrektorem PLL LOT.

Pomimo tego faktu, uważam za konieczne dążenie do uzyskania postulowanego wcześniej zakresu samorządności i samodzielności w tej sprawie. Realizację stanowić mogą wyłącznie odpowiednie sformułowania w Ustawie o PLL LOT, w przygotowaniu której bierzemy udział.

Z dyrektorem Kowalskim współpraca układa się bardzo dobrze, wiele spraw podjęliśmy wspólnie i rysują się perspektywy szybkiego i pomyślnego ich sfinalizowania.

Powracając jednak do kwestii naszej wiarygodności w przedsiębiorstwie. Postanowiliśmy pójść z pracą partyjną „od dołu", odbywając pilnie cykl spotkań z aktywem poszczególnych POP. Chodzi o podejmowanie tematów istotnych dla tych środowisk. Zapraszamy do współdziałania wszystkie siły społeczne, zorganizowane i niezorganizowane na terenie poszczególnych wydziałów.

Chcemy tym samym odnowić naderwane więzy współpracy na tych szczeblach.

Podejmujemy też szereg działań związanych z węzłowymi problemami przedsiębiorstwa. Dotyczą one głównie wprowadzenia reformy gospodarczej, miejsca LOTU w gospodarce narodowej i podniesienia wśród załogi poziomu świadomości socjalistycznej, w tym wiedzy ekonomiczno-społecznej.

Współdziałamy przy rozwiązywaniu problemów socjalnych załogi, np. problemu mieszkaniowego — na drodze powołania pod firmą LOT Spółdzielni Budownictwa wielo- i jednorodzinnego.

Realizacja tych zadań powinna przyczynić się do skonsolidowania załogi i stopniowej poprawy dyscypliny pracy, dyscypliny organizacyjnej, słowem — stworzenia właściwego klimatu społecznego.

— Jak układa się współpraca organizacji partyjnej ze związkami zawodowymi?

— Z NSZZ Pracowników Lotnictwa Cywilnego i „Solidarnością" — poprawnie, może najbardziej sporadycznie z NSZZ Personelu Latającego i Pokładowego. Nie ma atmosfery „miłosnego patrzenia w oczy", jest za to dość konstruktywna i robocza współpraca — na ogół z pozytywnym, w sensie interesu załogi, wynikiem.

Główną płaszczyzną porozumienia jest KSR, chociaż i tu zdarzają się nieporozumienia, jak chociażby na 104 Sesji KSR.

Komisja Zakładowa „Solidarności" zajęła na sesji inne, niż uzgodniono uprzednio na Prezydium, stanowisko. Ale są to drobiazgi, „iskrzenia na stykach", które w każdej współpracy muszą występować. Ważne jest, że nie ma — przynajmniej na bazie przedsiębiorstwa i załogi — zasadniczych rozbieżności między związkami, a PZPR.

Do różnicy zdań dochodzi w sprawach politycznych, czy gospodarczych, o zasięgu krajowym.

Np. sporym zgrzytem było wywieszenie przez niektóre ogniwa „Solidarności" na terenie przedsiębiorstwa słynnego już plakatu z trupią główką, nawiązującego do IX Zjazdu PZPR.

Są również „dyskusyjne", delikatnie mówiąc, wypowiedzi w kolportowanych wydawnictwach regionalnych tego związku.

Na ogół jednak przeważa zdrowy rozsądek i interes załogi. Ma to miejsce w realizacji wspomnianych wyżej, kluczowych problemów przedsiębiorstwa, dotyczących głównie spraw przyszłego samorządu załogi.

W 9-osobowym zespole, powołanym w tej sprawie przez 104 KSR, znajduje się 3 członków KZ. Prace nad statutem są finalizowane, być może uda się sformułować jedną, wspólną jego wersję.

Również w kształcie przyszłego samorządu nie będziemy dążyli do stosowania żadnego „klucza" partyjnego, by zdominować go za wszelką cenę członkami PZPR.

Liczę, że wśród wybranych przez załogę delegatów do samorządu znajdą się również członkowie PZPR.

Będziemy proponować samorządowi takie działania czy sposoby rozwiązania, takie programy, które przez swoją zawartość merytoryczną będą mogły być uznane za programy załogi.

Nie mamy zamiaru upierać się przy rozwiązaniach nietrafionych tylko dlatego, że są wypracowane przez członków partii.

„Odpowiadamy za socjalizm w LOCIE", a ten socjalizm można budować tylko na platformie porozumienia, czasem walki w postaci ścierania się poglądów, mając na uwadze jeden wspólny cel — dobro kraju, a w efekcie dobro załogi, wyjście na prostą przedsiębiorstwa, pomyślność naszych rodzin.

— Dziękujemy za rozmowę.

I.T.S.

LOTEM DO KANADY

LO 011, 22 MAY, 10.50, OK. „Adam Mickiewicz" wystartował do Montrealu z niewielkim opóźnieniem, trochę niespokojnie. Kpt. Studencki wraz z załogą ... uspokaja lot, stewardesy podają sok pomarańczowy. Godz. 11.50 — śniadanie. Na stolikach pojawia się szynka, ogórki, żółty ser, masło, sos sałatkowy i jeszcze ciastka i kawa. Mleczko do kawy, sól i pieprz paczkowane są w Amsterdamie — elegancja i konkurencja. Potem trochę obezwładniającego spokoju, można spojrzeć w nieograniczoną przestrzeń.

Płyniemy wysoko, nad białym morzem chmur. Gdy rozstępują się, widać powierzchnię oceanu, która marszczy się pod dmuchnięciami Pana Boga. Dość. Stewardesa wnosi kolorowe kamizelki, które mogą ułatwiać pływanie. Nikt jednak nie myśli serio o kąpieli w niedostępnych wodach oceanu. Pokaz jest efektowny, a kto jeszcze nie zasnął, będzie zapoznany z instrukcją użytkowania.

Myślenie o pływaniu wzmaga apetyt. Około piętnastej wjeżdżają wózki barowe z daniami obiadowymi. Na obiad: szynka, sałata, a na gorąco wieprzowina z fasolką szparagową, kasza gryczana, ciastka, kawa. Kolejne dania podawane spokojnie, elegancko.

Ceremonia trwa, a statek nasz zbliża się do Nowej Funlandii. Pojawia się ląd, lecz nie widać jego konturów, nie widać horyzontu. Roślinność wydaje się rachityczna, drzewa bez liści, ziemia jakby spalona. Wszystko układa się w amalgamat barw na jednej wspólnej palecie.

O osiemnastej lądujemy na chwilę w Gander dla uzupełnienia paliwa. Część pasażerów zajmuje natychmiast miejsca przy barku, znaczna większość buszuje w dworcowym free shop. Po chwili lecimy znowu nad Atlantykiem.

O godz. 19.25 jesteśmy wreszcie nad stałym lądem. Prostokątne poletka mają barwę czerwoną, niebo nad nami bardzo ciemne, granatowe. Z czasem pojawiają się pola o barwie żółtej, jakaś zagadkowa, czekoladowa rzeka. Coraz więcej autostrad. Zbliżamy się do lądowania. Jest godz. 20.40.

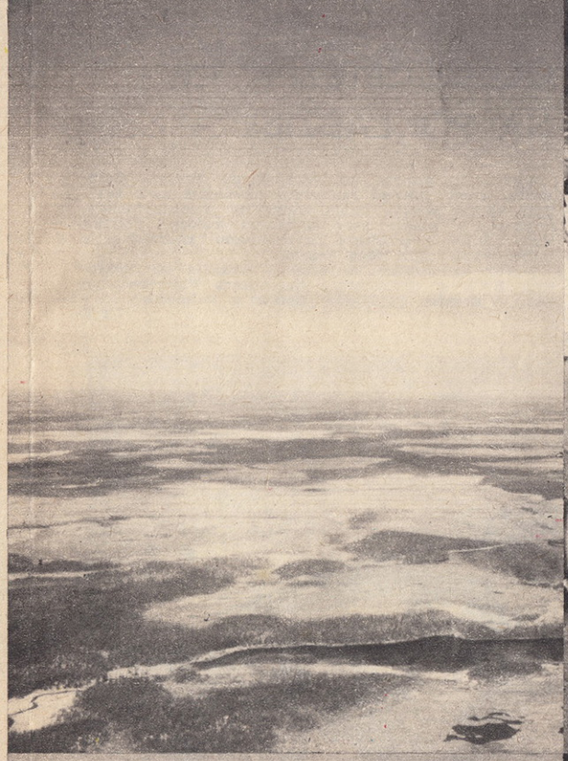
Lotnisko Mirabel oddalone jest od Montrealu o 53 km. Potężny pomost podjeżdża do drzwi naszego statku. Przenosimy się do jego wnętrza. Teraz personel LOTU jest bezpośrednio przy pasażerach. Nie wszyscy znają tutejsze języki, trzeba pomagać w szybkim dotarciu do samolotów innych przewoźników, przy odprawie celnej, przy odbiorze bagaży. Zdarza się niekiedy, że bagaże zostaną gdzieś po drodze. Wtedy trzeba pasażerów wyposażyć w przybory toaletowe i inne niezbędne przedmioty. Bagaże muszą być wówczas dostarczone pod wskazane adresy. Ktoś wsiadł do taksówki i wyjąwszy 10 dolarów żądał zawiezienia do Vancouver. Reprezentant LOTU interweniując u policjanta wybawił wieśniaka z kłopotów. Nikt się nie spieszy, zyskaliśmy przecież sześć godzin. Można pójść na ... obiad.

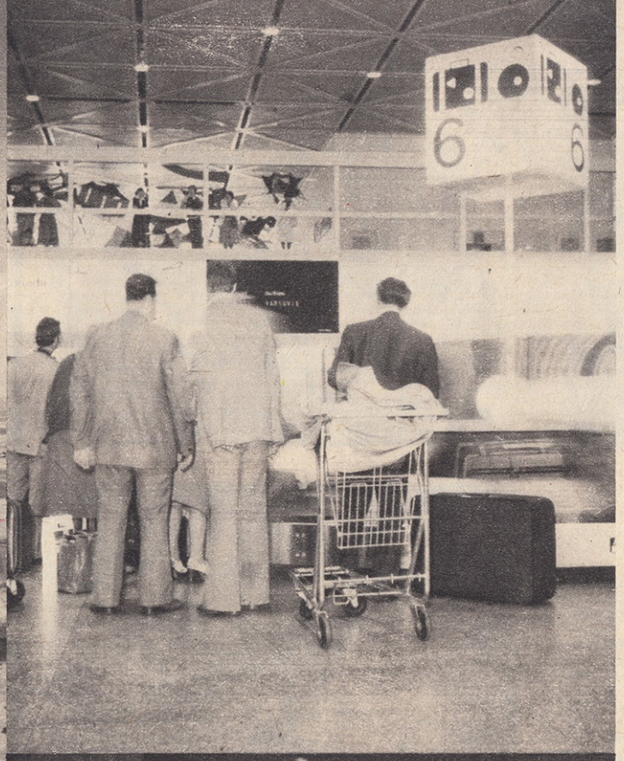
Linie lotnicze łączące Polskę z Kanadą obsługiwane są przez kilkunastu przewoźników. Placówka LOTU opiekuje się również pasażerami tranzytowymi, organizuje reklamę turystyki do Polski, obsługę w biurze miejskim w Montrealu. Korzystają z niej grupy etniczne z Węgier, Rumunii, Ukrainy, Litwy. Ściśle współpracuje z biurami turystyki, organizuje imprezy, programy, kalendarze. Na lotnisku pasażerowie przechodzą pod opiekę personelu samolotu.

Sześcioletnia Dominika Przychorska, która spędzała wakacje u babci w Kanadzie, wraca do rodziców w Polsce. Na pokładzie „Henryka Sienkiewicza" podróżuje pod wyłączną opieką stewardesy. Dziecko trzeba nakarmić i wcześnie położyć spać.

Start o godz. 19.20: Lecimy na wschód. Kabina pilota płonie w świetle prostopadłych promieni słonecznych. Pora kolacji. Noc, która jest przed nami, będzie trwała zaledwie kilka chwil. Potem śniadanie i lądowanie na lotnisku w Warszawie o godz. 10.25. Wszystko w czasie dziewięciogodzinnego przelotu. Załoga dziękuje za wspólny lot.

ANDRZEJ KLIMEK





DYSKUSJA NAD USTAWĄ O PLL LOT

Projekt rządowy ustawy o przedsiębiorstwie państwowym PLL LOT został przekazany załodze, w przeddzień strajku o samorządną samodzielność przedsiębiorstwa. W tym samym dniu na wiecu w bazie technicznej PLL LOT załoga została wstępnie zapoznana z propozycją odrębnej regulacji prawnej statusu PLL LOT. Strajk został zawieszony.

Największe zainteresowanie wzbudził zapis określający uprawnienia samorządu w kwestii powoływania i odwoływania dyrektora. W projekcie podpisanym przez ministra Zygmunta Rybickiego z upoważnienia ministra ds. reformy gospodarczej Władysława Baki czytamy: „...Rada Nadzorcza PLL LOT powołuje i odwołuje dyrektora za zgodą, lub na wniosek organu przedstawicielskiego samorządu załogi".

Zapis taki gwarantuje samorządowi załogi skuteczną kontrolę dyrektora, wykonawcę uchwał organów przedstawicielskich załogi.

4 sierpnia br. Przewodniczący KSR wystąpił do Premiera o kontynuowanie linii dialogu i wyznaczenie Komisji międzyresortowej, której Samorząd PLL LOT przedstawiłby uwagi do projektu rządowego. Komisję taką powołano w Ministerstwie Komunikacji pod przewodnictwem departamentu organizacyjno-prawnego.

Przewodniczący KSR odwołał się od tej decyzji do Premiera stwierdzając, że linia porozumienia nawiązana ponad Ministerstwem Komunikacji z Urzędem Rady Ministrów daje duże gwarancje uniknięcia ponownego konfliktu PLL LOT. Rezygnacja z niej może spowodować ponowny wzrost napięcia. Status prawny i miejsce PLL LOT w gospodarce narodowej powinien określić minister ds. reformy gospodarczej w konsultacji z innymi ministrami i samorządem PLL LOT.

17 sierpnia KSR w PLL LOT powołał grupę negocjacyjną do rozmów z rządem, a także grupę redakcyjną statutu samorządu oraz ordynacji wyborczej Samorządu. Grupa negocjacyjna przygotowała swój projekt ustawy o przedsiębiorstwie PLL LOT i zeprezentowała go wstępnie dyrekcji i załodze.

Ze względu na brak miejsca nie sposób szczegółowo zapoznać Czytelników z zasadniczymi różnicami między projektem rządowym i samorządowym. Warto zasygnalizować, że projekt samorządowy zakłada zwiększenie roli przedstawicieli samorządu w radzie nadzorczej. Ponadto nadaje organom przedstawicielstwa samorządu szereg uprawnień, stanowiących o dziedzinie planów rocznych i inwestycji przedsiębiorstwa, w tym decydowanie o zakupie somolotów.

Trudno w obecnym czasie przewidzieć dalsze losy projektu rządowego i samorządowego.

Trwa konsultacja z załogą i dopiero przekonsultowany projekt samorządu stanie się podstawą do dalszych rozmów.

JAROSŁAW ROSZKOWSKI

PRZEDSTAWIAMY ZAŁOGI

Rada Państwa PRL przyznała wysokie odznaczenia państwowe członkom personelu latającego PLL LOT za wzorowe pełnienie swych obowiązków i zachowanie zimnej krwi podczas lotu.

I tak, za wyprowadzenie samolotu z niezwykle trudnej i niebezpiecznej sytuacji, jaka miała miejsce 13 grudnia 1980 roku po zderzeniu samolotu z ptakami, I pilot samolotu Tu-134 Tadeusz **POLAK** (45 l.) otrzymał Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, II pilot samolotu Tu-134 Jan **GAWĘCKI** (45 l.) Złoty Krzyż Zasługi, mechanik lotniczy Tu-134 Eugeniusz **WYSOCKI** (58 l.) Złoty Krzyż Zasługi.

Rada Państwa przyznała również naszym lotnikom odznaczenia za wykonanie lotów po obywateli polskich pracujących w Iranie. Loty odbywały się w niezwykle trudnych i niebezpiecznych warunkach po rozpoczęciu działań wojennych między Irakiem a Iranem.

Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski otrzymał mechanik lotniczy samolotu Il-62 Tadeusz **PÓRĘBSKI** (52 l.). Złote Krzyże Zasługi otrzymali: I pilot Il-62 Jerzy **WOJTYNA** (48 l.), I pilot Il-62 Adam **POZNAŃSKI** (43 l.), II pilot Il-62 Lucjan **KEPPEL** (54 l.), radiooperator pokładowy Il-62 Kazimierz **SZEWCZAK** (48 l.), instruktor mech. Il-62 Ryszard **CHMIELEWSKI** (48 l.) i mechanik lotniczy Il-62 Zbigniew **OLSZAŃSKI** (49 l.).

Stewardesie Elżbiecie **DOBROWOLSKIEJ** Rada Państwa przyznała Brązowy Krzyż Zasługi za dzielną postawę podczas ewakuacji pasażerów po katastrofie samolotu w Słupsku.

10 września br. w siedzibie PLL LOT aktu dekoracji w imieniu Rady Państwa PRL dokonał minister komunikacji Mieczysław Zajfryd. Z rąk ministra odznaczenia otrzymali: Elżbieta **Dobrowolska**, Tadeusz **Polak**, Jerzy **Wojtyna**, Adam **Poznański**, Lucjan **Keppel**, Kazimierz **Szewczak**, Ryszard **Chmielewski** i Zbigniew **Olszański**.

Pozostałym członkom personelu latającego, z uwagi na pełnienie obowiązków służbowych w tym czasie, odznaczenia zostaną wręczone w innym terminie.

I.T.S.

GOŚCILIŚMY NA POKŁADZIE

Wybitnego pisarza amerykańskiego Erskine Caldwella, który już po raz piąty odwiedził nasz kraj. Tym razem wizyta miała charakter wypoczynkowy, niemniej w planie były spotkania autora „Poletka Pana Boga" z polskimi czytelnikami, literatami, a także wydawcami jego książek.

Warto odnotować, że właśnie ukazała się nakładem KAW w tłumaczeniu Kazimierza Piotrowskiego książka Erskine Caldwella „Epizod w Palmetto".

I.T.S.

KRONIKA LOTU

● 22.VIII.br. — samolot SP-LTO, wykonujący rejs LO-762 z Wrocławia do Warszawy, został uprowadzony i zmuszony do lądowania w Berlinie Zachodnim. Po przesłuchaniu pasażerów i załogi samolot powrócił do Warszawy o godz. 02.40 w niedzielę. W Berlinie Zachodnim pozostał porywacz oraz dwaj inni młodzi wiekiem pasażerowie. Porywacz Jerzy Dygas notowany był za kradzieże, wyłudzenia oraz inne przestępstwa.

Pasażerowie po powrocie do Warszawy składali na ręce dyrektora d/s eksploatacji podziękowania za niezwykłą, spokojną i godną postawę załogi, dowodzonej przez kpt. M. Rutkowskiego. Załoga w składzie II pilot Ł. Turkowski, mech. J. Główka i stew. R. Halińska.

● 22.VIII.br. — po wylądowaniu w Bejrucie samolotu PLL LOT załoga stwierdziła, że w uszkodzonym przy wyładunku bagażu znajdowała się broń. Załoga poprzez przedstawiciela LOTU zawiadomiła o tym fakcie miejscową policję, która zatrzymała przesyłkę i podjęła postępowanie wyjaśniające. Po wyjaśnieniu, że przewóz odbywał się w bagażu pasażerskim bez wiedzy załogi oraz po zapłaceniu kaucji, samolot i jego załoga wróciła do kraju przywożąc komplet pasażerów.

● 1.IX.br. — o godz. 9.40 na trasę Warszawa — — Gdańsk wystartował samolot typu Tu-134A (SP--LHE), rejs nr LO-525. Tuż po starcie o godz. 9.48 z jednego z kół spadła opona. Przez blisko godzinę samolot spalił 5 ton paliwa, aby osiągnąć bezpieczny ciężar niezbędny do lądowania (około 43 t.). O godz. 10.57 samolot wylądował na Okęciu. Szczęśliwe lądowanie jest zasługą załogi w składzie: kpt J. Ilusakowski, II pilot J. Borek, nawig. D. Grodzicki, mech. J. Szatyn. Pasażerami opiekowały się stewardesy D. Podgórska i B. Grzywa.

● 8.IX.br. — decyzją Operacyjną Sztabu Antykryzysowego minister komunikacji (a wykonawcą jest PLL LOT) został zobowiązany do wstrzymania z dniem 1.10.1981 roku połączenia lotniczego Warszawa — Bydgoszcz, ograniczenia liczby lotów na liniach o małej frekwencji, wstrzymania lotów w dni wolne od pracy i wstrzymania lotów pocztowych i propagandowych. Działania te mają i muszą przynieść oszczędności 5 tys. ton paliwa w stosunku do roku 1980.

● 10.IX.br. — uroczyste wręczenie odznaczeń państwowych członkom personelu latającego PLL LOT. Piszemy o tym szczegółowo w numerze.

● 18.IX.br. — został uprowadzony kolejny samolot rejsowy An-24 (SP-LTG), który wystartował z Katowic o godz. 10.25 i miał lądować w Warszawie o godz. 11.25. Pod presją porywaczy kapitan wylądował na lotnisku Tempelhof w Berlinie Zachodnim. Na pokładzie znajdowało się 49 pasażerów, załogę stanowili kapitan E. Komisarski, II pilot W. Olszowiec, mechanik pokładowy S. Sokołowski i stewardesa M. Milewska. Samolot wrócił do Warszawy o godz. 23.23, ale już tylko z 25 pasażerami.

● 22.IX.br. — grupa porywaczy usiłowała uprowadzić do Berlina Zach. samolot rejsowy, lecący na trasie Warszawa — Koszalin, rejs nr LO-589. Samolot wystartował z Warszawy o godz. 19.40. Załogę stanowili: I pilot J. Filipowicz, II pilot K. Izdebski, mechanik A. Gęborski oraz stewardesa B. Kowalska. Po zdezorientowaniu porywaczy kapitan sprowadził samolot na lotnisko Okęcie o godz. 21.20, gdzie grupa specjalna MO obezwładniła porywaczy.

● 1.X.br. — Hiszpańskie Linie Lotnicze IBERIA zawieszają połączenia — na sezon zimowy — do Warszawy. W tym czasie połączenie Warszawa — Genewa — Madryt będzie obsługiwane przez nasze samoloty, dwa razy w tygodniu. Z uwagi na poważny spadek ruchu, ograniczona zostaje liczba połączeń do Wiednia — z siedmiu tygodniowo do pięciu oraz do Frankfurtu z siedmiu do sześciu.

● 1.X.br. — w wyniku wspólnej akcji akwizycyjnej LOT/ORBIS na rynku tureckim jesienią br. przewiezione będą pierwsze grupy turystów tureckich w rejon Dalekiego Wschodu (Bangkok, Hongkong, Manila) z wykorzystaniem połączenia rejsowego do Bangkoku. Wpłynie to wydatnie na poprawę bilansu dewizowego na tej linii.

LOTOWCY NA MISTRZOSTWACH ŚWIATA

Minęło już półtora roku od chwili podpisania umowy pomiędzy Polskimi Liniami Lotniczymi LOT, a Aeroklubem Ziemi Płotrkowskiej o patronacie LOTU nad AZP i utworzeniu filii LOTU przy AZP. Odnotowując ten fakt na łamach „NOWIN", cytowaliśmy wyrażoną przez kogoś opinię, że aktywność sportowa naszej kadry, a zwłaszcza pilotów, jest zbyt słabo dyskontowana w lotowskiej reklamie i propagandzie. Miał ten ktoś chyba rację, ale i my uderzamy się dziś w swoją wąską pierś szpaltową, że niezbyt skwapliwie odnieśliśmy się do tego tematu. Bo przecież coś się tam w tej naszej filii dzieje, a za sterami naszych samolotów zasiada wciąż wielu pilotów z prawdziwymi wawrzynami sportowymi. Warto więc chyba będzie zająć się kiedyś bliżej tym tematem. Póki zaś co, zatrzymajmy się przez chwilę na drobnym epizodzie obrazującym funkcjonowanie na co dzień samego patronatu. Otóż byliśmy obecni, jako firma, na IV Śmigłowcowych Mistrzostwach Świata. Odbyły się one bowiem właśnie na terenie Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej.

Na mistrzostwach powiewały więc również nasze flagi, ich uczestnicy zaś przewożeni byli z lotniska i na lotnisko autokarem w barwach LOTU.

Może w przyszłości także nasi piloci zasiadać będą za sterami zawodniczych śmigłowców, wzbogacając swoją dotychczasową kolekcję sportowych laurów? W każdym razie pierwsze kroki zostały zrobione; chociaż tym razem zaledwie na ziemi. A czyniły to, z wdziękiem, panie — **Maria Suchecka, Mirosława Walaszek** oraz **Barbara Biedka**. Doświadczone stewardesy, które i tym razem służyły lotnictwu przede wszystkim swoją znajomością języków obcych. Podobnie zresztą, jak towarzyszący im panowie — **Mirosław Borowski, Piotr Jasiński** oraz **Marek Wesołowski**. Lotowskim autokarem dowoził natomiast p. **Jerzy Majdziak**. Ale oto i popełnilibyśmy duże faux pas. Bo postacią ważną na mistrzostwach był nasz kpt. instr. **Zbigniew Karpiński**. Latał kiedyś na śmigłowcach i wciąż działa aktywnie na tej sportowej niwie; legitymuje się nawet licencją sędziego międzynarodowego i w tej właśnie roli występował na mistrzostwach. I wreszcie, żeby pełnej prezentacji stało się zadość: w jednej z załóg latała w charakterze nawigatora pani **Anna IWAŃSKA**, małżonka kpt. **Wiesława Iwańskiego**, pilotującego aktualnie samoloty An-24. Pani Anna stara się o przyjęcie do pracy w PLL LOT. Życzymy powodzenia. Nasza sportowa rodzina lotowska będzie wtedy jeszcze liczniejsza.

Wik-Wion

LOT NOWINY: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała — -Szewczyk. Zdjęcia w numerze: Andrzej Klimek (11), Andrzej Pawliszewski (4).

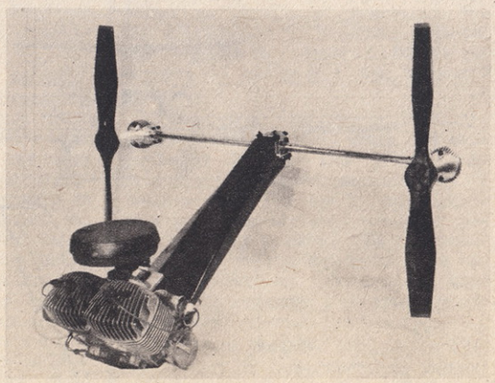
WIATRAKOWIEC

Mieczysław Foltyński z Częstochowy konstruuje wiatrakowiec MF-08 Ważka. Jest to eksperymentalny wiatrakowiec z nieosłoniętym fotelem pilota, napędzany 2-cylindrowym, dwusuwowym silnikiem MF-06 o mocy 22 kW. Układ konstrukcyjny z trójkołowym podwoziem o niesterowanym kole przednim zezwala na składanie do hangarowania.

Koło przednie z hamulcem klockowym, zawieszone na wahaczu pchanym, amortyzowane jest zespołem sznurów gumowych oparcia pilota i siłownikiem gazowym zawieszenia silnika. Koła główne ze stalowymi sprężystymi goleniami umożliwiają lądowanie wiatrakowca o masie maksymalnej 180 kg z przeciążeniem do 3,6 g. Obecnie wiatrakowiec przechodzi próby naziemne i hamowania.

bjw

Średnica wirnika 6 000 m
Średnica śmigieł 868 m
Długość całowita bez wirnika 2 250 m
Szerokość stałych elementów konstrukcyjnych 1 392 m
Szerokość w płaszczyźnie śmigieł 2 168 m
Wysokość całkowita 1 720 m
Masa własna 82,5 kg
Masa paliwa 7,5 kg
Masa użyteczna 90 kg
Maksymalny czas lotu 2,5 h
Prędkość maksymalna 100 km/h



NA ZDJĘCIACH:

Z lewej: Wiatrakowiec MF-08 Ważka.

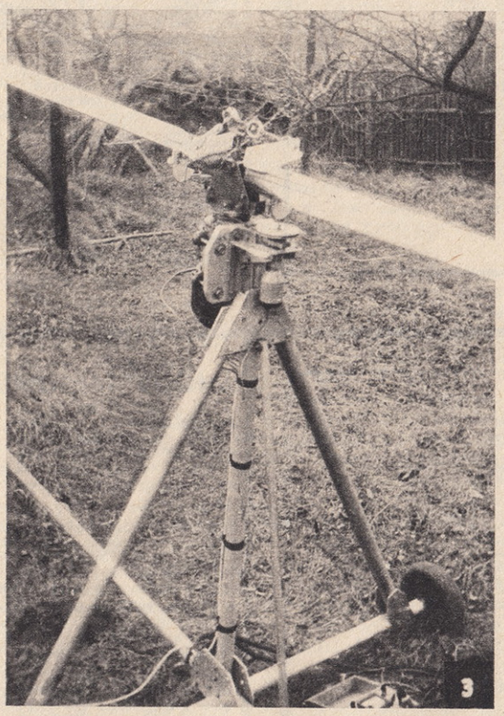
Wyżej: Zespół napędowy MF-06 wiatrakowca.

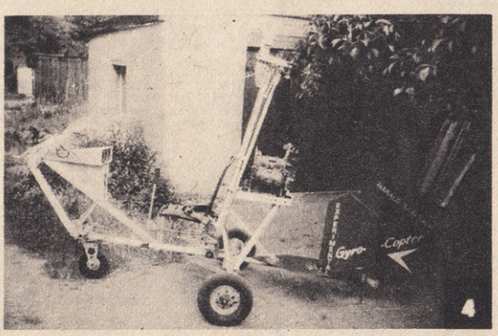
Zdjęcia: Mieczysław Foltyński

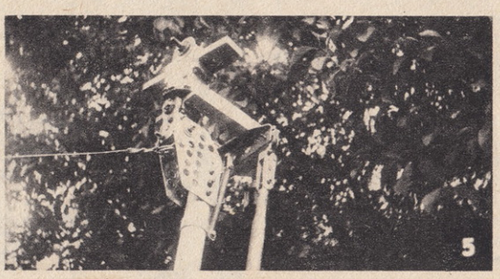
WIROSZYBOWIEC

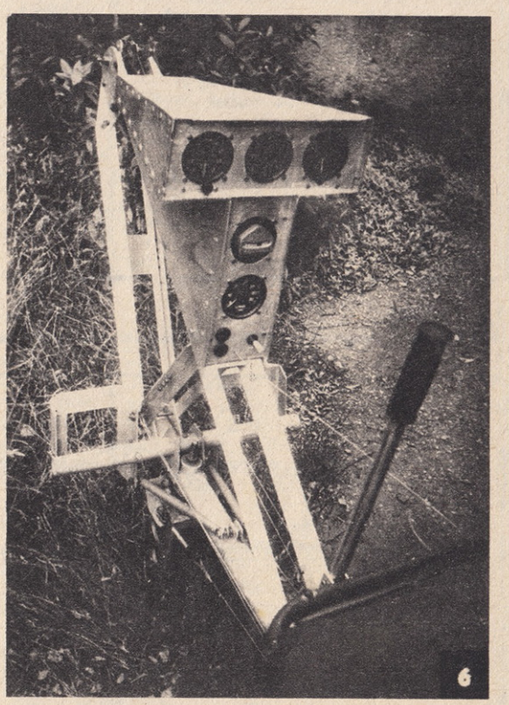
Harald Saalbach z Markkleebergu (NRD) buduje wiroszybowiec. Konstruktor jest jednym z rzeczników tego typu latania w swoim kraju. Ze wszystkimi problemami technicznymi musiał dawać sobie radę sam, głównie na drodze empirycznej. O postępie jego prac mówią zamieszczone zdjęcia.

bjw









NA ZDJĘCIACH:

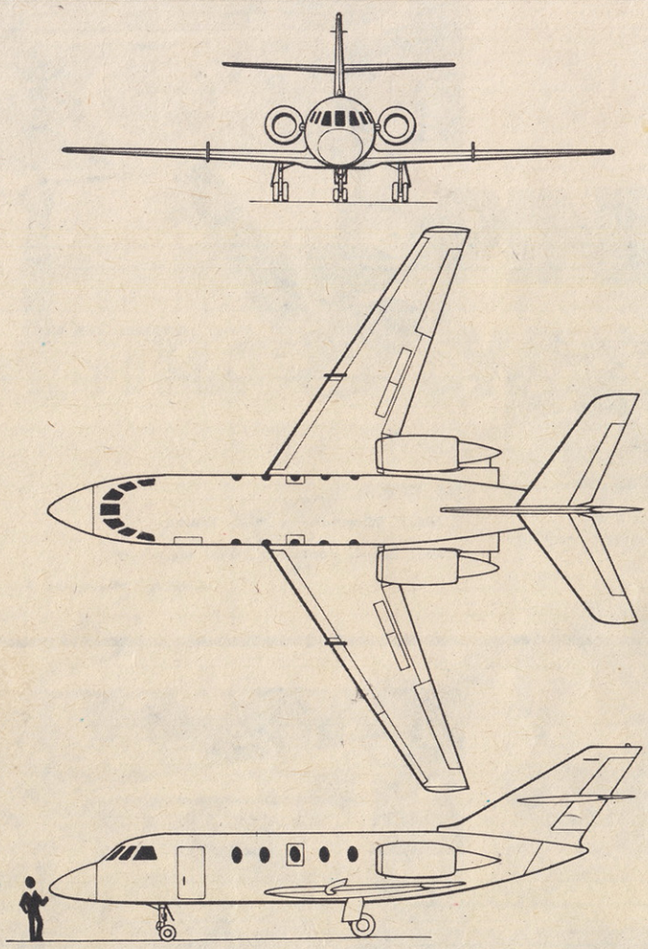
1. **Widok ogólny wiroszybowca.**
2. **Podczas prób na holu za Trabantem. Na prawym pedale zamontowany jest obrotomierz.**
3. **Widok na mechanizm napędowy i głowicę. Dokładnie widać urządzenie zmiany kąta nastawienia łopat i jego system pomiarowy. Podczas prób naziemnych stosowano napęd elektryczny w celu określenia zapotrzebowania mocy zależnie od kąta nastawienia łopat.**
4. **Wiroszybowiec ze zdjętym wirnikiem.**
5. **Głowica wirnika.**
6. **Kolumna z tablicą przyrządów oraz system sterowania: pedały i drążek.**

Zdjęcia: Harald Saalbach

Komisja Konstruktorów Amatorów

Jak już informowaliśmy, Zarząd Główny APRL powołał nową komisję specjalnościową, która będzie zrzeszać konstruktorów amatorów. W najbliższym czasie odbędzie się pierwsze posiedzenie tej komisji, podczas którego zostanie opracowany program działania. Adres Komisji Konstruktorów Amatorów dla korespondencji pocztowej jest następujący:

Andrzej Wiśniewski
ul. Hawajska 20 m. 8
02-776 Warszawa



SAMOLOT DASSAULT HU-25A GUARDIAN

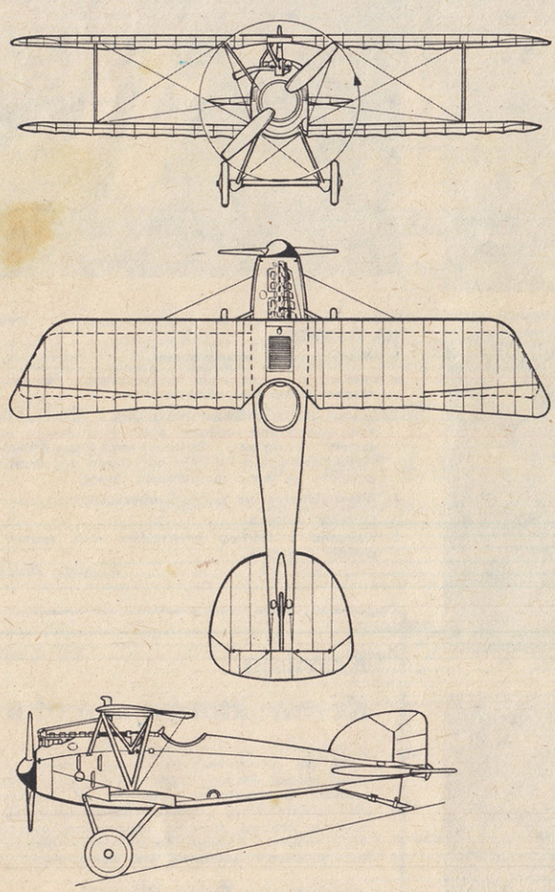
Francuskie zakłady lotnicze Dassault-Breguet opracowały w 1976 r. nową wersję dyspozycyjnego samolotu Mystère Falcon 20G. Poprzez firmę Falcon Jet Corp. w USA dowiedziono, że wersja ta spełnia wymagania na samolot średniego zasięgu przeznaczony do nadzorowania wybrzeży USA, ustalone przez straż przybrzeżną (Coast Guard). Instytucja ta zamówiła w 1977 r. 41 samolotów tej wersji, którą nazwano HU-25A Guardian. Prototyp został oblatany w listopadzie 1977 r. Stanowił on samolot Falcon 20 odpowiednio zmodyfikowany i skompletowany. Jest on dostarczany w 1981 r. po 1 egzemplarzu miesięcznie. 44% części samolotu pochodzi z Francji, zaś 56% z USA.

HU-25A Guardian wykonuje następujące operacje: rozpoznawcze i ratunkowe (28,5% całego czasu lotów), ochrony otoczenia środowiska marynarki (30,3%), egzekwowania respektowania prawa (18,9%), naukowej aktywności marynarki (10,6%), wsparcia logistycznego (5,4%), pomocy technicznej (3,8%), kruszenia lodów (1,7%), bliskozasięgowej pomocy w nawigacji (0,8%)

Samolot ma kadłub zmodyfikowany o dodatkowych oknach obserwacyjnych. Zastosowano 4 punkty zawieszenia pod kadłubem i 4 pod skrzydłem. HU-25A Guardian jest klasycznym dolnopłatem o konstrukcji metalowej, wyposażonym w podwozie wciągane w locie, z przednią golenią, o zdwojonych wszystkich kołach.

Usterzenie typowe. Skrzydło o obrysie trapezowym ze skosem i pełną mechanizacją. Po bokach kadłuba usytuowano 2 silniki Garrett Air Research ATE 3—6—2C, każdy o ciągu 24,65 kN. Dwa zbiorniki paliwa oddzielne dla każdego silnika o pojemności 5 770 dm³ oraz zbiornik dodatkowy w tyle kadłuba. Kabina ciśnieniowa i klimatyzowana, z bogatym wyposażeniem awionicznym (radar do poszukiwań oraz radar pogodowy, kamera telewizyjna z laserowym oświetleniem). Skrzydło i gondole silnikowe zabezpieczone przed oblodzeniem, wraz z możliwością prowadzenia lotów w trudnych warunkach, nawet przy 1 silniku. Załoga 5—7 osób (2 pilotów, 1 operator systemu obserwacji SSO, 2 obserwatorów bocznych i inni). **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 16,3 m, długość — 17,15 m, wysokość — 5,32 m, pow. skrzydła — 41,8 m², wydłużenie — 7,02 m. **Masy:** masa samolotu pustego — 8 620 kg, masa operacyjna samolotu pustego z załogą 5-osobową oraz specj. zespołem awioniki — 9 475 kg, masa paliwa — 4 636 kg, max. masa do startu — 14 515 kg, max. masa do lądowania — 12 510 kg. **Osiągi:** prędkość przelotowa na wys. 12 200 m przy max. masie startowej — 855 km/h, ekonomiczna prędkość przelotowa na wys. 12 500 m — Ma = 0,72, min. prędkość manewrowa na małej wys. — 278 km/h, rozbieg — 1 235 m, dobieg — 625 m, zasięg z załogą 5-osobową — 4 170 km.



SAMOLOT MYŚLIWSKI ALBATROS D-III

Jednomiejscowe samoloty myśliwskie D-I i D-II pochodzące z wytwórni Albatros należały do najlepszych w lotnictwie niemieckim. Samolot D-III produkowany w wytwórni OAW (w dzisiejszym mieście wojewódzkim — Pile nad Gwdą) okazał się jeszcze lepszy, gdy w styczniu 1917 r. pojawił się na froncie. Pierwsze samoloty D-III otrzymała wyborowa eskadra dowodzona przez asa Manfreda von Richthofena.

24.I.1917 r Richthofen walczący z brytyjskim FE-2b musiał nagle lądować przymusowo wskutek uszkodzenia dolnego płata. Z tego samego powodu zginęło w tymże dniu dwóch pilotów niemieckich. Okazało się, że dźwigar w dolnym płacie znajdował się zbyt daleko od krawędzi przedniej i przy dużych obciążeniach w locie nie mógł przeciwdziałać skręcaniu się skrzydeł.

Mimo to D-III miał lepsze wznoszenie od D-I oraz D-II i w okresie od stycznia do maja 1917 r. piloci niemieccy odnieśli na nim wiele zwycięstw powietrznych. Był on najwiekszym konkurentem myśliwców wytwórni Fokkera. D-III miał lepsze wznoszenie od myśliwców alianckich, ale ustępował im zwrotnością.

Trzy serie samolotów D-III wyprodukowała też wytwórnia Oeffag dla potrzeb lotnictwa austro-węgierskiego. Miały one chłodzone wodą silniki Austro-Daimler o mocy 136, 147 i 166 kW (185, 200 i 225 KM) oraz rozwijały prędkość do 186 km/h (silnik o mocy 136 kW).

Samoloty D-III były również używane przez jednostki niemieckie w Macedonii i Palestynie. Na D-III przeprowadzono udany start powietrzny po odczepieniu się samolotu od sterowca L-35. Albatros L-20, to powojenna odmiana D-III.

W 1920 r w Warsztatach Stacji Lotniczej w Poznaniu-Ławicy zmontowano 1 samolot D-III, a następnie do końca tegoż roku zakupiono za granicą 38 samolotów D-III z silnikami Austro-Daimler o mocy 166 kW (225 KM). Stanowiły one w 1920—1921 r. częściowe wyposażenie polskiej eskadry myśliwskiej M7 stacjonującej we Lwowie.

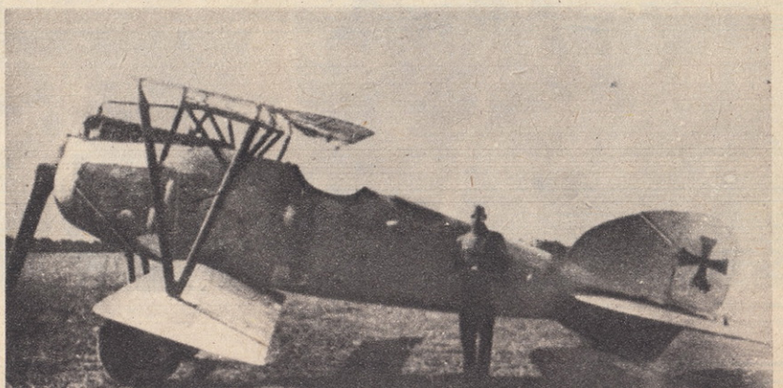
Konstrukcja drewniana z kadłubem skorupowym. Pokrycie płócienne. Mała liczba D-III z ostatnich serii produkcyjnych miała ster kierunku jak D-V.

Silnik Mercedes o mocy 118 kW (160 KM). Śmigło 2-łopatowe.

Uzbrojenie: 2 zsynchronizowane k.masz. Spandau.

Malowanie: Różne, m.in. cały samolot czerwony, z jasnoniebieskimi skrzydłami od dołu i białymi napisami na kadłubie. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9,05 m, długość — 7,23 m, wysokość — 2,99 m. **Masy:** masa własna — 660 kg, masa całkowita — 885 kg. **Osiągi:** max. prędkość (1 000 m) — 175 km/h, czas wznoszenia na 1 983 m — 1 min 36 s, na 2 989 m — 12 min 1 s, na 5 002 m — 28 min 48 s, pułap — 5 490 m, czas trwania lotu — 2 h.



MALOWANIE SAMOLOTÓW PAŃSTW WALCZĄCYCH Z NIEMCAMI HITLEROWSKIMI W 1940 r.

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Przykłady malowania samolotów myśliwskich tych państw, które zostały napadnięte w 1940 r. przez Niemcy hitlerowskie. Na barwnej planszy przedstawiono:

1. Samolot Fokker D XXI lotnictwa duńskiego, w malowaniu typowym dla lat 1939/1940. Polegało ono na pokryciu powierzchni górnych i bocznych nieregularnymi plamami w kolorach jasnozielonym i ciemnozielonym. Powierzchnie dolne malowano na kolor jasnoniebieski. Przedstawiony samolot należał do 2 Eskadry Haerens Flyvertrooper, stacjonującej w Vaerlose (lotnictwo lądowe).
2. PZL 24G lotnictwa Grecji, w barwach używanych w 1939 r. i na początku 1940 r. Cały samolot w naturalnej barwie duralu. Tak malowane samoloty brały udział w pierwszych walkach z Włochami.
3. Gloster Gladiator lotnictwa belgijskiego. Samolot w malowaniu wprowadzonym w końcu lat trzydziestych. Polegało ono na pomalowaniu powierzchni górnych i częściowo bocznych (do linii największej grubości patrząc od góry) na kolor oliwkowozielony. Prezentowany egzemplarz należał do 1-ere Escadrille (Cometas) 1-ere Gruppe w Shaffen. Na powierzchni dolnej płata dolnego miał matricule militaire G-23.
4. Hawker Fury z silnikiem Kestrel XVI budowany na podstawie licencji w zakładach Zmaj, w malowaniu wprowadzonym w 1939 r. Polegało ono na pokryciu powierzchni górnych i bocznych barwą ochronną złożoną z nieregularnych plam w kolorach sjena i oliwkowozielonym. Powierzchnie dolne malowano na kolor jasnoniebieski. Przedstawiony egzemplarz był używany w centrum doświadczalnym w Guidoni w 1940 r.

MEMORIAŁ RÓŻAŃSKIEGO PO RAZ CZTERNASTY

Od 25 do 27 września br. odbywały się już po raz czternasty tradycyjne coroczne zawody modeli latających na uwięzi o memoriał kpt. pil. Jerzego Różańskiego, ponownie zorganizowane przez Aeroklub Orląt i Liceum Lotnicze w Dęblinie.

Podniesienie rangi imprezy przez rozegranie jej równocześnie jako Mistrzostw Polski oraz liczne nagrody rzeczowe ufundowane przez przyjaciół poległego w czasie drugiej wojny światowej Jerzego Różańskiego ściągnęło do Dęblina 56 zawodników.

Już ocena techniczna wskazała na dużą przewagę dwójki najlepszych zawodników J. Ostrowskiego i L. Podgórskiego. W pewnym oddaleniu za nimi uplasowali się H. Stecyk, J. Malarski, J. Adamiec i J. Jałowiczka. Pozostali odbiegali jakością wykonania dość znacznie od tej grupy.

Przyjemnym akcentem było pojawienie się kilku całkowicie nowych modeli, w tym Avii BH-11 Marka Cisłowskiego i Beagle A-109 Stanisława Zakaszewskiego (obaj z Dęblina), które wprawdzie pachniały jeszcze świeżością lakieru, ale obok poprawnego wykonania zademonstrowały udane loty.

Zwycięzcą zawodów o Puchar Różańskiego został Jerzy Ostrowski, przed Lechem Podgórskim i Henrykiem Stecykiem. Cała trójka zdobyła równocześnie tytuły mistrza i wicemistrzów Polski na rok 1981.

W kategorii juniorów zwyciężył Piotr Kaziród, przed Dariuszem Piankowskim i Arturem Gaikiem. Duża różnorodność typów prezentowana przez modelarzy może świadczyć o coraz większym zainteresowaniu młodzieży tą konkurencją. Najlepiej wykonanymi modelami były P-39Q M. Gamrata, Fokker E-V D. Piankowskiego, Chipmunki D. Ratajczaka i R. Gontara oraz Fly Baby A. Gaika. Znacznie gorzej zaprezentowali oni swe umiejętności pilotażowe. Naprawdę piękny i realistyczny lot pokazał Piotr Kaziród potrafiąc zredukować cały nadmiar mocy silnika swego Pipera, latając powoli i realistycznie. Jak wiele znaczyło opanowanie techniki pilotażu, może świadczyć fakt, że ośmioletni Tomek Rachwał będąc po ocenie technicznej na ostatnim miejscu (latał modelem sylwetkowym) zdołał wyprzedzić poprawnie wykonanym lotem aż jedenastu konkurentów.

Wśród makiet latających na uwięzi można było zobaczyć w locie szereg polskich konstrukcji jak DKD-1, PWS-11 bis, HL-2, RWD-8 i Bartel BM-4, co jeszcze raz potwierdziło jak bogatą posiadamy kolekcję rodzimych typów nadających się do celów modelarskich.

Trzecia konkurencja mistrzostw — zawody modeli makiet zdalnie kierowanych — zakończyła się sukcesem Lecha Podgórskiego, który modelem J-1 Prząśniczka zdołał wyprzedzić Waltera Mola i Wiesława Szubskiego, zdobywców tytułów wicemistrzowskich. Ta kategoria charakteryzowała się najbardziej wyrównanym poziomem wykonania modeli. Cała walka o tytuły rozstrzygnęła się w czasie lotów. Tu różnice były znacznie większe i wynikały głównie ze zróżnicowanego poziomu umiejętności pilotażowych modelarzy, a także w niektórych przypadkach z nie najodpowiedniej dobranego typu pierwowzoru.

Kategoria ta rozgrywana jako modele półmakiet pozwala aktualnie modelarzom na szereg uproszczeń konstrukcyjnych. W aspekcie przewidywanego udziału naszej ekipy w przyszłorocznych mistrzostwach świata modelarzy, ubiegający się o zaliczenie do kadry muszą przygotować modele makiet zgodnie z przepisami FAI.

Podsumowując przebieg całej imprezy, należy podkreślić sprawną organizację oraz dobre rezultaty sportowe dużej liczby uczestników, co pozwala zaliczyć ją do imprez ze wszech miar udanych.

Jedynym mankamentem imprezy było, odnotowywane niestety od wielu lat, nieprzestrzeganie przez zawodników obowiązku przedkładania komisji sędziowskiej dokumentacji zgodnej z wymogami kodeksu sportowego FAI. Do niej należą: rysunek w trzech rzutach w podziałce co najmniej 1:50, trzy fotografie, w tym co najmniej jedna przedstawiająca konkretnie pierwowzór oraz dane wymiarowe i wykaz pochodzenia źródeł. Braki takiej dokumentacji stały się przyczyną niedopuszczenia do startu jednego zawodnika, a szereg dalszych musiało dokumentację uzupełniać i kompletować w trakcie imprezy.

Modele makiet latających na uwięzi — kategoria seniorów

Startowało 26 zawodników — sklasyfikowano 24.
1. J. Ostrowski (Częstochowa), P-38J — 3 533 pkt; 2. L. Podgórski (Pomorze), TU-2 — 3 359,5 pkt; 3. H. Stecyk (Łódź), P-40N — 2 184 pkt; 4. J. Adamiec (Opole), Rayn St. — 2 119 pkt; 5. J. Jałowiczka (Łódź), Avia B.534 — 2 055 pkt; 6. M. Kaziród (Częstochowa), DHC-1 Chipmunk — 1 956 pkt; 7. J. Malarski (Opole), Fokker EV — 1 808 pkt; 8. St. Zakaszewski (Dęblin), A-109 — 1 802,5 pkt; 9. Z. Pałgan (Opole), P-40E — 1 662 pkt; 10. M. Cisłowski (Dęblin), Avia BH-11 — 1 331 pkt; 11. M. Stachowski (Wrocław) — Nieuport 17C1 — 1 298 pkt.

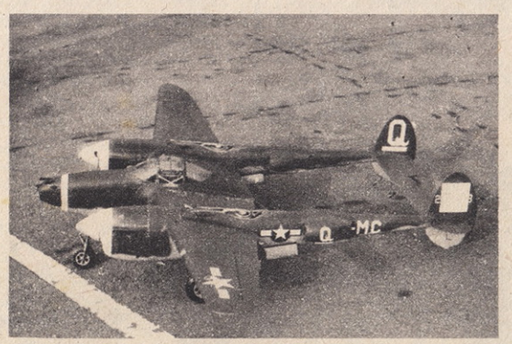
Modele makiet latających na uwięzi — kategoria juniorów

Startowało 17 zawodników — sklasyfikowano 10.
1. P. Kaziród (Częstochowa), Piper Pa-18 — 2 281 pkt; 2. D. Piankowski (Śląsk), Fokker EV — 1 824 pkt; 3. A. Gaik (Wrocław), Fly Baby — 1 796 pkt; 4. R. Gontar (Opole), DHC-1 Chipmunk — 1 675 pkt; 5. K. Giszterowicz (Wrocław), Tipsy Junior — 1 654 pkt; 6. T. Rachwał (Śląsk), Zlin Z-50L — 1 574 pkt; 7. D. Łoziński (Opole), PZL M-2 — 1 439 pkt; 8. J. Sierpowicz (Wrocław), PWS-11bis — 1 360 pkt; 9. A. Skiba (Śląsk), F4U-5 Corsair — 1 273 pkt; 10. J. Małaszkiewicz (Poznań), Jak-12R — 1 076 pkt.

Modele makiet sterowanych radiem — kategoria seniorów

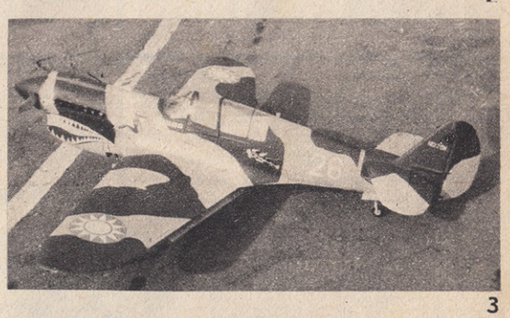
Startowało 13 zawodników — sklasyfikowano 10.
1. L. Podgórski (Pomorze), J-1 Prząśniczka — 2 725 pkt; 2. W. Mol (Częstochowa), Cessna Skylane — 2 583 pkt; 3. W. Szubski (Włocławek), P-66B Oscar — 2 150 pkt; 4. J. Klimczak (Łódź), Volksplane — 2 467 pkt; 5. M. Dąbrowski (Pomorze), Kittywake — 2 231 pkt; 6. R. Pitrzyk (Śląsk), P-66B Oscar — 2 043 pkt; 7. J. Łagnowski (Pomorze), AL-60 — 1 951 pkt; 8. J. Sulitka (Piotrków Tryb.), Fly Baby — 1 689 pkt; 9. A. Derda (Częstochowa), Pilatus Porter — 1 568 pkt; 10. J. Rumiński (Pomorze), Jak-12A — 1 240 pkt.

MARIAN KRZYŻAN

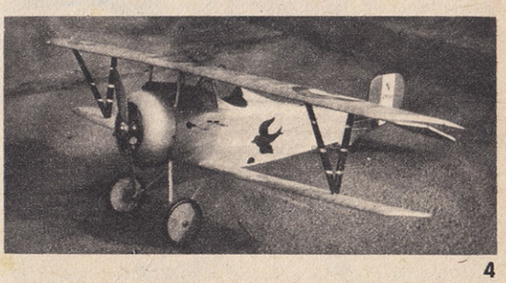


1

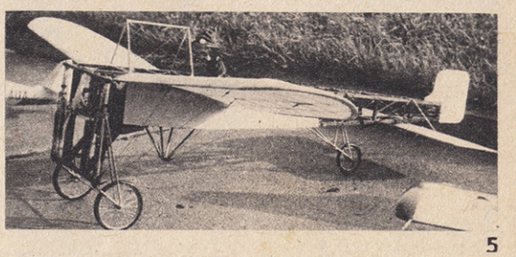
2



3



4

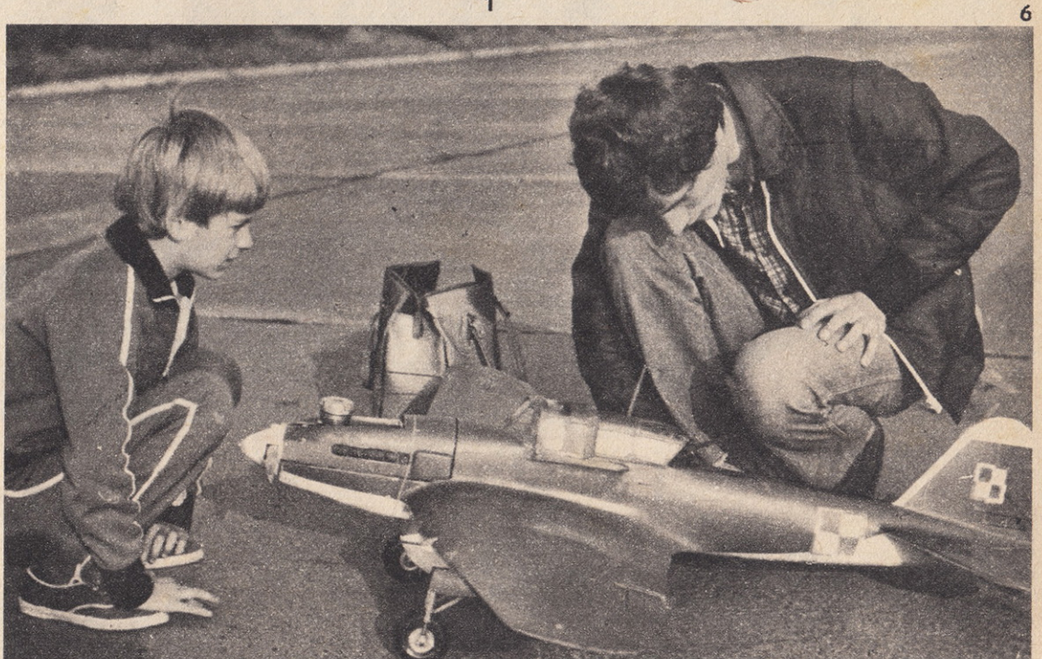


5

NA ZDJĘCIACH:

1. Model zwycięzcy zawodów J. Ostrowskiego.
2. Model samolotu Morane MS-35 EP zbudowany przez Krzysztofa Dolnego z Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej.
3. Model samolotu Curtiss P-40N zdobywcy trzeciego miejsca Henryka Stecyka.
4. Model Nieuporta 17 C1 wrocławskiego modelarza Mirosława Stachowskiego.
5. Model Bleriota XI zbudowany przez zawodnika Aeroklubu Śląskiego Janusza Oślizłę.
6. Tomek Rachwał pomaga koledze klubowemu podczas przygotowania modelu II-2 do startu.

Zdjęcia autora



6

KWIATY DLA BOHATERÓW

W podwarszawskim Michalinie koło Otwocka, na polanie, wśród młodego zagajnika sosnowego, stoi odlany z betonu pomnik. Jego zdjęcie, widoczne poniżej, wykonał i przyniósł do naszej redakcji p. Zygmunt Stawiarski. Na cokole, przedstawiającym przednią część kadłuba bombowego samolotu, ustawiony jest olbrzymich rozmiarów głaz, do którego pod śmigłem, odlanym także z betonu, zamontowana jest gruba miedziana tablica z napisem: **„Pamięci poległych tragiczną śmiercią lotników angielskich 15 sierpnia 1944 r. niosących pomoc powstańcom Warszawy. Polegli: por. Robert George Hamilton, lat 21, sierż. Leslie Mayes, lat 24, sierż. Herbert Hudson — lat 21. Zwłoki spoczywają w kwaterze żołnierzy Wspólnoty Brytyjskiej na Cmentarzu Rakowickim w Krakowie. W XXXIII rocznicę — społeczeństwo Józefowa, Staromiejskie Koło PTTK, 1944—1977".**

Warto wiedzieć, kto był inicjatorem postawienia tego pomnika. Oto wkrótce po natknięciu się na szczątki rozbitego samolotu, jeszcze w 1944 roku, mieszkaniec osiedla p. Bronisław Kowalski na usypanej przez ludzi mogile postawił zrobioną przez siebie kamienną grotę-kapliczkę z figurą Matki Boskiej i miejsce ogrodził palikami. Nieznani sprawcy rozbili jednak kapliczkę, rozebrali i zniszczyli ogrodzenie. Po latach — pan Kowalski wśród zardzewiałego żelastwa postawił skromny drewniany krzyż z aluminiową tabliczką, na której wyrył napis: „Ku czci poległych tragiczną śmiercią lotników angielskich w dn. 15.8.44 r. — Polacy". Raz jeszcze ogrodził miejsce drutem, postanawiając zarazem wznieść tu solidny, trwały pomnik, oddający hołd poległym lotnikom, niosącym pomoc powstańczej Warszawie z odległej o 2500 km bazy we Włoszech.

Pan Kowalski swym przykładem i pełną poświęcenia pracą zachęcił grono okolicznych mieszkańców do współudziału w budowie pomnika. Sam zaprojektował kształt pomnika, wykonał makietę i sam odlewał w betonie kolejne sekcje pomnika, na własnym podwórku koło domu. W okresie budowy p. Kowalski prowadził kalendarzyk prac, z którego wynika, że zrobił ponad 600 km przemierzając odległość od domu do pomnika. Miejsce, na którym stoi pomnik, ludność od 1944 roku nazywa Górą Lotników. Nazwa ta przetrwała do dziś. Ludziom, którzy pomagali przy wznoszeniu pomnika, michalińskie koło Ligi Ochrony Przyrody przyznało piękne dyplomy, z podpisem Bronisława Kowalskiego jako prezesa.

Jeszcze jedna informacja: bombowiec został strącony o świcie 15 sierpnia 1944 r. pociskiem z niemieckiego działa przeciwlotniczego i spadł paląc się. Część załogi (trzech ludzi) poniosła śmierć, część — wyskoczyła ze spadochronami. Ich losy są nam nie znane. Popatrzmy na zdjęcie: małe dziewczynki składają pod pomnikiem kwiaty. To symboliczny, od serca gest. Ich rączkami kwiaty te kładzie bohaterom z wdzięcznością polskie społeczeństwo.

(z)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB RADOMSKI — COAS

W dniach od 27 sierpnia do 1 września br. zostały zorganizowane, wspólnie z Zarządem Wojewódzkim ZSMP w Radomiu, Mistrzostwa Polski Juniorów w Akrobacji Samolotowej, które rozegrane zostały na lotnisku klubowym w Piastowie w dwóch grupach: A i B. Do zawodów dopuszczeni zostali zawodnicy posiadający uprawnienia akrobacji wyższej i średniej. Startowało 17 zawodników z aeroklubów: Orląt w Dęblinie, Warszawskiego, Podkarpackiego, ROW, Zamojskiego, Białostockiego, Warmińsko-Mazurskiego, Rzeszowskiego i Radomskiego. Kierownikiem zawodów był ppłk pil. Lesław Andrzejewski, kierownikiem sportowym inż. Lech Kubacki. Sędziami byli Helmut Staś, Wacław Stański i Marian Urbański.

Pierwszą konkurencją zawodów była wiązanka obowiązkowa, drugą — wiązanka dowolna. W pierwszej konkurencji zawodnicy zajęli miejsca: Grupa A — 1. Stanisław Słobodzian, 2. Marek Chmiel, 3. Tadeusz Mężyk (wszyscy Aeroklub ROW). Grupa B — 1. Andrzej Tomkowicz (Aer. Podkarpacki), 2. Waldemar Palemba (Aer. Zamojski), 3. Wiesław Wędzonka (Aer. Radomski). W drugiej konkurencji zajęto miejsca: Grupa A — 1. Tadeusz Mężyk, 2. Marek Chmiel, 3. Stanisław Słobodzian (wszyscy Aer. ROW). Grupa B — 1. Andrzej Tomkowicz (Aer. Podkarpacki), 2. Henryk Makula (Aer. ROW), 3. Waldemar Palemba (Aer. Zamojski).

Po dwóch rozegranych konkurencjach mistrzem Polski juniorów roku 1981 powinien zostać pilot Aeroklubu ROW Tadeusz Mężyk, ale ze względu na przekroczony limit wieku tytułu tego nie otrzymał. Mistrzami grupy A zostali: 1. Marek Chmiel (Aer. ROW), 2. Stanisław Słobodzian (Aer. ROW), 3. Dariusz Pacek (Aer. Orląt). W grupie B: 1. Andrzej Tomkowicz (Aer. Podkarpacki), 2. Waldemar Palemba (Aer. Zamojski), 3. Henryk Makula (Aer. ROW). Z Aeroklubu Radomskiego piloci biorący udział w zawodach uplasowali się na miejscu 6 i 7 (Stanisław Szczepanowski i Dariusz Andrzejewski).

Lila Załęcka

AEROKLUB POMORSKI

Zaczęło się to zwyczajnie — prośbą Komendy Chorągwi Toruńskiej ZHP do Aeroklubu Pomorskiego o zezwolenie na urządzenie w obrębie lotniska Chorągwianej Stanicy Nieobozowej Akcji Letniej. Wkrótce w lasku na skraju lotniska wyrosło kilka kolorowych namiotów. Stanicę prowadził Krąg Instruktorów Harcerskich im. Andrzeja Małkowskiego w Toruniu. Uczestnikami jej były dzieci w wieku 10—15 lat z hufców wiejskich i małomiejskich z terenu całego województwa.

Kontakty harcerzy z aeroklubem nie skończyły się na udostępnieniu terenu lotniska. Lotnicy skorzystali z okazji, aby rozpropagować wśród dzieci piękno skrzydlatego sportu. W precyzyjnie zorganizowanym czasie zajęć jednotygodniowych turnusów znalazło się miejsce na Dzień Lotniczy. Doświadczeni instruktorzy pokazywali harcerzom samoloty, szybowce i spadochrony. Piloci i skoczkowie opowiadali o tym, jak zostać lotnikiem, wspomnieniami własnych przeżyć przybliżali młodym słuchaczom piękno latania. Zapoznawano również druhów z organizacją lotów na starcie, z systemem radiowej korespondencji, z programem szkolenia młodych skoczków i pilotów. Część modelarską wypełniały pokazy modeli na uwięzi, sterowanych radiem i szybowców, a także modeli redukcyjno-nielatających. Ostatnim akcentem tej części dnia był krótki przegląd historii lotnictwa, ze szczególnym uwzględnieniem lotnictwa polskiego i osiągnięć naszego aeroklubu. Po południu — miała miejsce największa atrakcja: loty pasażerskie nad Toruniem.

Dzień Lotniczy kończył turniej wiedzy o lotnictwie. Zwycięska trójka uczestników otrzymała nagrody książkowe z dedykacją od kierownictwa aeroklubu.

Miłosz Rusiecki

AEROKLUB LUBELSKI

Członkowie sekcji spadochronowej Aeroklubu Lubelskiego mieli w ostatnim okresie okazję dwukrotnego zmierzenia się w sportowej walce ze spadochroniarzami węgierskimi. Do pierwszego spotkania doszło w dniach 18—24 lipca br., podczas XIII Międzynarodowych Spadochronowych Mistrzostw Lublina. W imprezie tej spotkało się 14 trzyosobowych drużyn, w tym właśnie jedna z Węgier. I tu Węgrzy okazali się górą. Zwycięzcą mistrzostw został Lajos Nowak. Na drugim miejscu uplasował się co prawda reprezentant Aeroklubu Lubelskiego Andrzej Mazur, ale trzecie miejsce wywalczył znów zawodnik węgierski Laszlo Horwat.

Już jednak w Spadochronowych Mistrzostwach Budapesztu, rozegranych w dniach 1—9 sierpnia br., zawodnicy Aeroklubu Lubelskiego odnieśli zdecydowane zwycięstwo zdobywając cztery puchary za 1 i 2 oraz dwa razy za 3 miejsce. Jest to sukces tym bardziej znaczący, że w zawodach tych startowało 63 zawodników, z których każdy wykonał po 6 skoków na celność oraz 4 na akrobację, a każda z 21 startujących drużyn po 5 skoków grupowych. W tej ostatniej konkurencji drużyna lubelska w składzie: Andrzej Dziobal, Andrzej Mazur oraz Mariusz Puchała wywalczyła 3 miejsce. Indywidualnie Mariusz Puchała był drugi w akrobacji, a Andrzej Mazur trzeci w akrobacji i czwarty na celność. Suma punktów tych obu konkurencji dała mu pierwsze miejsce oraz tytuł Spadochronowego Mistrza Budapesztu na rok 1981.

p.b.

KLUB·ISKRA

Leszek Krzewski, Al. Wyzwolenia 31 m 9, 22-200 Włodawa, odstąpi numery „Młodego technika" i „Horyzontów techniki" z lat 1962—1981 oraz około 200 tomików „Żółtego tygrysa" z lat 1958—1981 w zamian za numery „Skrzydlatej Polski" z lat 1973—1980 lub zapłaci gotówką.

Zbigniew Honryks, ul. 1905 r. nr 68 m 26, 26-600 Radom, poszukuje książki V. Nemečka „Vojenska letadla" t. 3 i broszur z serii TBiU n-ry: 13, 17, 19, 22, 25 i 66. W zamian ma do wymiany numery „Małego modelarza" z samolotami II wojny światowej, TBiU n-ry: 55, 57, 58, 63, 67, 68, 69, książkę A. Glassa i M. Mikulskiego „Polski transport lotniczy 1918—1978", luźne numery SP z lat 1980—81 oraz farby Humbrol.

Adam Jarski, ul. Dywizjonu 303-5K/11, Gdańsk-Zaspa, posiada wiele wydawnictw krajowych i zagranicznych na temat lotnictwa, które wymieni na zagraniczne materiały dotyczące lotnictwa japońskiego i morskiego lotnictwa USA z okresu II wojny światowej oraz okresu ją poprzedzającego.

Władysław Preneta, ul. Lipowa 1/38, 12-200 Pisz, odstąpi dwa egzemplarze „Encyklopedii o kosmosie" w języku angielskim, rok wydania 1972, w kolorze, ze zdjęciami („Encyklopedia of discovery and exploration the moon and beyond").

Piotr Respondek, ul. Słowackiego 8 m 15, 42-200 Częstochowa, poszukuje „MM" z samolotami i okrętami II wojny światowej, książek z Biblioteczki Skrzydlatej Polski oraz n-rów TBiU: 1—3, 5—12, 14, 15, 17—19, 21—24, 27, 28, 30, 31, 34, 47—54, 56—60, 63, 67. Oferuje znaczki pocztowe, „Kalejdoskopy techniki", komiksy i kilka n-rów „MM". Odpowie na każdy list za załączeniem koperty ze znaczkiem.

POCZTA LOTNICZA

DZIĘKUJEMY

Rafał Jabłoński z Krakowa nadesłał uzupełnienie do opisu malowania samolotów Fiat CR-32 (Lamus w SP nr 30 z 1980 r.): Fiaty CR-32 walczące w Hiszpanii miały powierzchnie górne oraz boczne malowane w plamy oliwkowe umieszczone na tle piaskowym, a powierzchnie dolne — błękitnoszare. Fiaty CR-32 używane w Chinach miały tło piaskowe pokryte zielonymi plamami. Fiaty CR-32 w służbie austriackiej i węgierskiej malowano na srebrno. Wiele samolotów CR-32 miało 2 karabiny masz. zabudowane na dolnym płacie. Dziękujemy.

ADRES

Adam Stefaniak z Warszawy. Adres Aeroklubu Warszawskiego: Wał Miedzeszyński 646, 03-994 Warszawa. Adres Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej: ul. Grodzka 9, 09-400 Płock.

OGŁOSZENIA DROBNE

Zależy mi na zeszycie TBiU nr 67 i „Mały Modelarz" nr 8/71 i nr 7—8/73. Zamienię na „M. M-rze" lub zapłacę gotówką. Kujawa Roman, 85-038 Bydgoszcz, ul. Sienkiewicza 6/6a.

(ogł. nr 56)

Odstąpię modele plastykowe czołgów i samolotów firm zachodnich oraz farby Gloy i Humbrol (authentic, glass i matt). Oferty ze znaczkiem na odpowiedź. Andrzej Karkowski, 00-743 Warszawa, ul. Nabielaka 2 m 59.

(ogł. nr 57)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

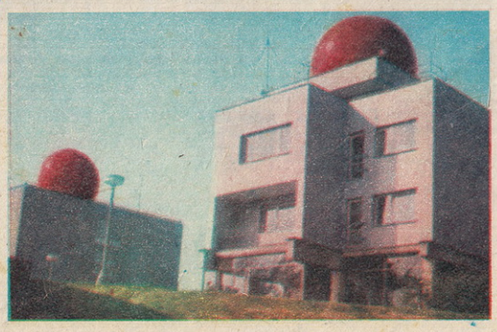
Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: **27 33 78** — redaktor naczelny i sekretariat, **27 52 60** — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa—Książka—Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
– do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
– do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
– do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
– do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.
Cena prenumeraty: kwartalnie 130 zł
półrocznie 260 zł
rocznie 520 zł.
Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa—Książka—Ruch", w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa—Książka—Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77.
Podpisano do druku 16.X.1981 r. Zam. 3178. L-126. Nakład 32 000

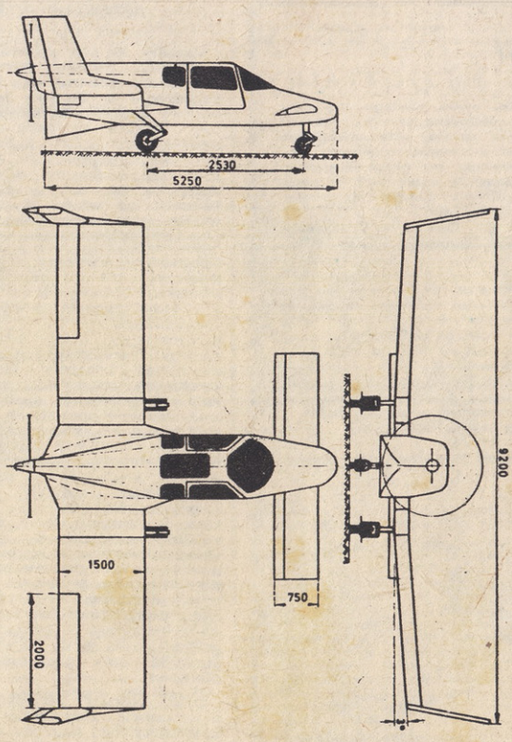


OSŁONA METEO

Na zdjęciu: ośrodek meteorologii radiolokacyjnej Mały Javornik. Od 11 lat ten rodzaj techniki jest praktycznie wykorzystywany w CSRS. Po klasycznych radiolokatorach centymetrowych Tesla RM-3 lub laserowych Tesla-Lidar produkcji CSRS oraz radzieckich MRL-1 i MRL-2 zaczęto wprowadzać radiolokatory ZSRR nowej generacji MRL-5. Jednocześnie w CSRS powstaje system automatycznego kierowania ruchem lotniczym, wymagający stałej osłony meteorologicznej na lotniskach i trasach przelotowych. Służba meteorologiczna CSRS posiada stacje radiolokacyjne: Praga (Libuš) i Mały Javornik pod Bratysławą. Ta druga spełnia obecnie rolę krajowego ośrodka meteorologii radiolokacyjnej CSRS oraz ośrodka regionalnego dla środkowoeuropejskich i południowo-zachodnich państw socjalistycznych. Poprzez nadajnik radiofaksimilowy OLT-22 co godzina nadawane są mapy radiolokacyjne zachmurzenia itp. w Europie środkowej, z możliwością ich odbioru w całej Europie.

Nowy dwufalowy radiolokator MRL-5 zapewnia w połączeniu z urządzeniem Cyklon automatyczne opracowywanie komputerowe co 10 min charakterystyk radioech. Poza tym: rejestrację fotograficzną danych, obserwację na 2 ekranach o średnicy 0,45 m itd. W porównaniu z radiolokatorami MRL-1 i 2 nowy MRL-5 ma dziesiątki ulepszeń. Pierwszym zagranicznym odbiorcą radiolokatora MRL-5 był właśnie ośrodek Mały Javornik. Specjaliści z CSRS przewidują, że w 1983 r. można będzie rozpocząć próby użytkowe radiolokacyjnej osłony meteorologicznej automatycznego systemu kierowania ruchem lotniczym na trasach tego państwa. Informacje te mają być wzbogacane danymi cyfrowymi z satelitów meteorologicznych.

KACZKA



Zdjęcia i rysunki: „Letecký obzor", „Aviation Magazine", „Britannia", „Praktiker".

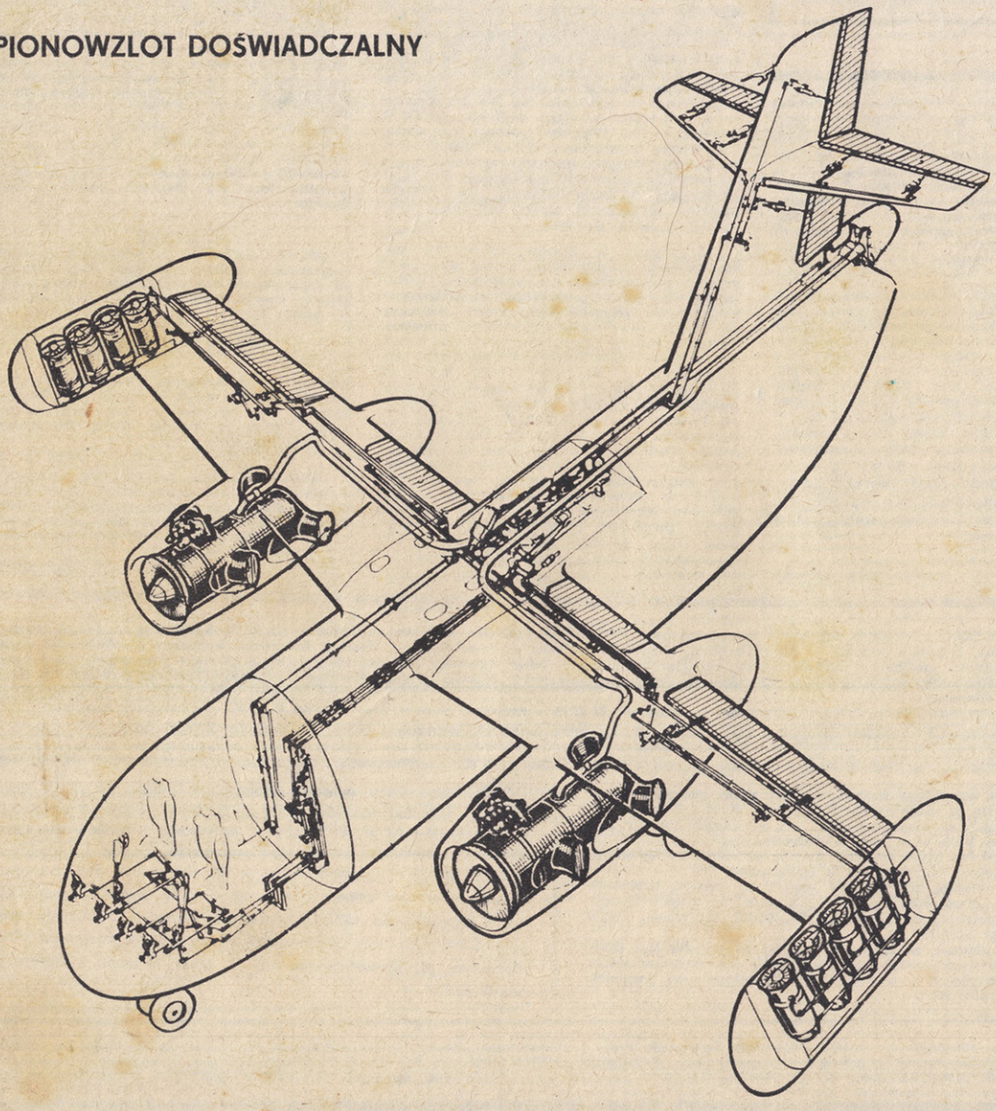
Studenci z Instytutu Lotnictwa i Konstrukcji Lekkich Politechniki Wiedeńskiej pracują nad 2-miejscowym samolotem w układzie kaczki. Ze względu na wiele rozwiązań doświadczalnych zbudowano do prób radiomodel w skali 1:5 z napędem elektrycznym. W samolocie będzie zastosowane śmigło przestawialne z bardzo prostym mechanizmem wynalezionym w Austrii (wystarczą 2 popychacze zębate we wnętrzu rurowego wału śmigła). Pierwszy projekt przewidywał miejsca załogi usytuowane w tandem, ale następnie wprowadzono miejsca obok siebie. Prototyp będzie miał podwozie stałe i 2 silniki dwusuwowe Rotax (2-cylindrowe) o mocy startowej 29,5 kW każdy, napędzającej poprzez przekładnię z paskiem zębatym śmigło pchające. Silniki mają zdwojony układ zapłonowy. Rozpiętość płata tylnego – 9,20 m, długość kadłuba – 5,25 m, rozpiętość płata przedniego – 4,10 m, wznios płata tylnego – 3°.

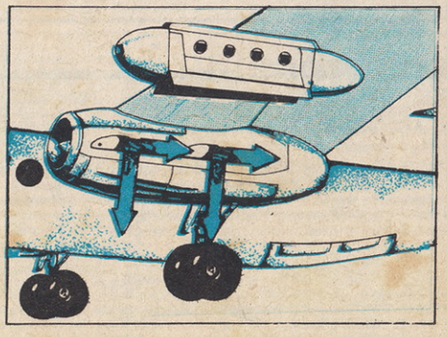
TRZY PRZELOTY

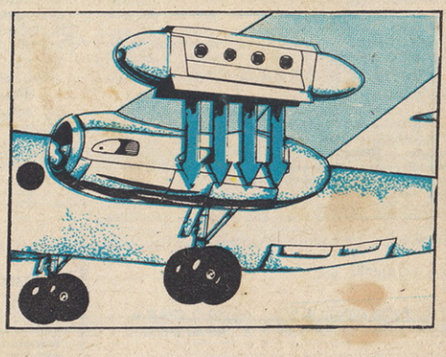
Trzy loty na trasie W. Brytania – Australia: 1 – pół wieku temu Australijczyk B. Hinkler przeleciał na dwupłatowcu Tiger Moth 14 500 km w 15 dni, 2 – obecnie wojskowy pilot brytyjskich odrzutowców D. Cyster przebył tę trasę również na samolocie Tiger Moth – liczącym 38 lat – w 32 dni (na zdjęciu), 3 – powrót D. Cystera z Australii do W. Brytanii na pokładzie odrzutowca pasażerskiego B-747 trwał tylko 24 h.

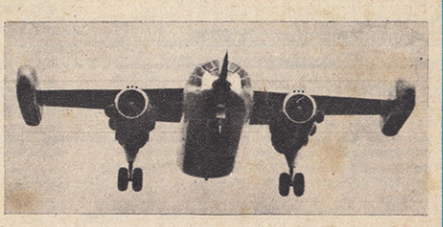
Postęp w technice lotniczej jest niewątpliwy. Ale czy piloci sprzed pół wieku latali gorzej od współczesnych? Porównanie wyników obu przelotów na takich samych dwupłatowcach świadczyłoby, że ten stary pilot był dwukrotnie lepszy. Ale prawda jest inna: inna epoka, inne samoloty i inne wymagania stawiane pilotom.

PIONOWZLOT DOŚWIADCZALNY









Przekrój perspektywiczny przedstawia doświadczalny odrzutowy pionowzlot transportowy Dornier Do-31E-3 z RFN. Prace rozpoczęto w 1959 r. W latach 1964–1967 prototypy pionowzlotu Do-31 wykonywały loty próbne. 2 silniki napędowo-nośne BS Pegasus 5-2 o ciągu ok. 70,3 kN (7030 kG) każdy i 8 silników nośnych RB-162-4D po ok. 20 kN (1995 kG) ciągu. Rozpiętość – 18 m, długość – 20,72 m. Masa całkowita max. – 27 440 kg. Na rys.: układ napędowo-sterowy.